AOUT 1950
SEPTEMBRE

NUMÉRO 31

Esso

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES





Il faut que vous sachiez que le *rayonnement* extérieur de notre S.F.P. va grandissant chaque jour.

Il faut que vous sachiez que cela est dû pour une bonne part à l'attitude que notre Société a eue depuis deux ans vis-à-vis du public.

Car, si nous avons fait depuis quelques années de réels progrès dans l'organisation de notre travail, je ne crois pas diminuer la valeur de nos efforts en vous disant que tant que cela ne s'est pas vu ou su à l'extérieur, les gens de l'extérieur ne pouvaient pas les apprécier (M. de Lapalisse n'eût sans doute pas mieux dit...)

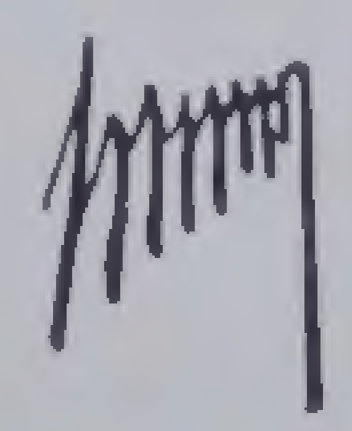
Et voilà... le bilan de la S.F.P., notre bilan à tous, commence à être connu d'un public de plus en plus large. Nous avons de plus, l'immense satisfaction de constater que nous avons fait école. Mais l'ouverture des fenêtres vers l'extérieur, en même temps qu'elle offrait à notre Société la possibilité de vivre enfin en « Maison de Verre » nous a permis aussi de voir clair en nous-même.

Cette clarté intérieure a été, pour un certain nombre d'entre nous une véritable révélation : elle nous a rendus plus conscients de la solidarité de tous les services et nous a incités à orienter nos travaux en tenant compte de notre place dans l'organisation générale que nous avons été mis à même de mieux connaître.

Mais, dans ce domaine de l'information mutuelle, il reste encore beaucoup à faire. Je souhaiterai donc — et je suis sûr que, dans le temps, ce vœu sera complètement exaucé —, qu'à ces fenêtres nouvellement ouvertes, corresponde l'ouverture de certaines portes (j'allais dire, cloisons étanches...).

N'oublions pas que chaque service travaille non pas pour un chef, mais pour l'ensemble de la Société. Entre fenêtres et portes ouvertes, doit pouvoir s'établir parfois un courant d'air destiné à renouveler l'atmosphère. Bien peu nombreux, croyons-nous, sont ceux qui n'auraient pas l'entraînement nécessaire pour supporter cette... « aération », indispensable à la bonne santé de notre maison et de l'immense majorité de ses collaborateurs.

... Et maintenant, en attendant cette cure « intra muros », je souhaite vivement à tous ceux qui ne sont pas encore partis, de profiter à plein de la cure « extra muros » que constitue, pour eux, un congé tant attendu et bien mérité.



S. SCHEER PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'avitaillement en carburant d'un avion de l'Institut Géographique National. (Collection Esso - Photo Richard).

AOUT 1950 SEPTEMBRE



NUMÉRO 34

REVUE

REVUE MENSUELLE RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e) TÉL. BALZAC 46-24 - POSTE 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

Photographies

COLLECTION RAPPORTS FRANCE-ETATS-UNIS : p. 1, 2, 3, 4. COLLECTION I.G.N. : p. 5, 6, 7, 8. COLLECTION ESSO (CORDIER) p. 10 et 11. PHOTOS MŒUSSEN, CASTELLO, TARENY ET DEVAUX, ANEFO ; p. 12 et 13. COLLECTION ESSO (LACHEROY, BAZIRE ET BEAUFILS) : p. 14, 15. COLLECTION ESSO (BEZAULT) ; P. 17, 18, 19, 20. COLLECTIONS UNITED PRESS-UNIVERSAL-ACTION AUTOMOBILE (RENÉ PARI) : p. 22. COLLECTION ESSO (VUILLEMIN-BEZAULT) : p. 3 COUVERTURE.

Illustrations

S. GIRAUDET p. 4 - J. MATGÉ : p. 21, 24, 31 - VUILLEMIN : p. 21,24,29,30 - HARVEC : p. 28 - S. E. S. p. 9, 23, 29, 30.

Mise en page : A. B. FERREY.



Notre couverture : *L'entrée du Moulin de Berri, le nouveau restaurant du siège.*

Les 2200 hectares du MARAIS VERNIER
endigués par HVMFROY BRADLEY
sur ordre de SVLLY en 1607
ont été assainis,
défrichés et mis en cultures
par le Syndicat du Marais Vernier
et l'Association Syndicale de la Crevasse
avec le concours du
MINISTÈRE de l'AGRICULTURE
et grâce à l'aide généreuse de l'E.R.P.
fournie par les
ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE
Janvier 1950

Voici la plaque apposée sur le petit bâtiment de commande de la vanne.

A DEUX PAS
DE PORT-JÉROME...

LE MARAIS VERNIER

Lorsque nous traversons la Seine à Port-Jérôme, en laissant Quillebeuf à notre droite et Saint-Aubin à notre gauche, nous faisons face, après quelques kilomètres, au Marais Vernier, dont les drames et les légendes ont terrorisé autrefois la population de la vallée de la Seine. Cette vaste étendue, abandonnée aux eaux et au limon, s'étendait aux pieds de la falaise de Bouquelon, dans le triste décor des roseaux et des lichens, des troncs d'arbres pourrissant dans la vase où les moustiques pullulaient... Les paysans des régions alentours étaient désespérés de contempler à perte de vue ce paysage tout de tristesse et de désolation et ne croyaient plus à son assainissement : les Hollandais avaient échoué, Henri IV, qui avait fait appel à Humfroy Bradley, dut abandonner, et les moines de Jumièges, propriétaires du terrain, connurent un autre échec. Dans leur esprit, personne ne devait réussir dans cette tâche impossible : « il y aura toujours







Voici la grande « dessoucheuse » à dent unique tirée par un puissant tracteur à chenilles.



Ces troncs d'arbres, qui pourrissaient dans la vase, sont de véritables géants, p
être vieux de plus de dix siècles !

un Marais Vernier » disaient-ils, résignés et sceptiques à tous ceux qui ont parlé de son assainissement

M. Flichy, ingénieur en chef du Marais depuis 1947, décida de les convaincre d'une réussite certaine et insista sur les moyens actuels dont il disposait : « Nous bénéficierons des crédits du Plan Marschall et des machines construites d'après les derniers perfectionnements de la technique ». Les paysans, sans dire ni oui ni non, n'en demeuraient pas moins incrédules !... M. Flichy, qui est un homme tenace et qui avait mené à bien l'assèchement des marais de Bordeaux, fonda alors « la Société Tourbière et Agricole du Marais de Vernier » qui acheta 250 ha. de marécages à la grande joie des communes : elles ne savaient qu'en faire !... Puis il emmena quelques représentants locaux à Bordeaux, ou d'immenses terres avaient été assainies. Devant les résultats obtenus : production de 32 tonnes de pommes de terre à l'hectare au lieu de 8,52 quintaux de maïs contre une moyenne de 7 dans le reste de la France, M. Flichy gagna l'accord... et l'admiration enthousiaste des derniers incrédules.

Les travaux commencèrent en 1948 et ce fut bientôt une attraction pour la population d'assister au travail de la « grande fraise » qui avait déjà été employée pour retourner Outre-Atlantique les régions noyées de la vallée du Tennessee. Cette machine mélange toutes les couches de terre de façon qu'elles ne « gèlent pas », ne « collent pas ». La terre du Marais-Vernier est noire, grasse, épaisse, et les siècles lui ont imprimé des formes de branches et de feuilles que la fraise géante du Tennessee brasse, tourne et retourne à 300 tours minute, laissant derrière elle de profonds sillons bruns. Les troncs d'arbres dont certains sont millénaires, dit-on, les roseaux et les lichens ont disparu, arrachés d'un coup de dent par une puissante « dessoucheuse » Déraciner un seul de ces arbres deman-

Ci-contre à gauche : Etat actuel de l'un des anciens canaux. Il sera dragué ou drainé, et toute l'abondante végétation qui obstrue son cours et ses rives sera enlevée. *Ci-contre à droite*. Au bout de la digue et du canal construits par Bradley, on vient d'édifier un clapet à marées, et une vanne, qui règlent l'évacuation de l'eau.





Ci-contre : Plan détaillé de la zone encadrée de la carte générale ci-dessous.

derait le travail de plusieurs hommes pendant plusieurs jours ! Et ces troncs géants se chiffraient par milliers...

150 ha. ont été défrichés depuis 1948, 200 seront mis en culture dans le courant de 1950, et 150 autres seront entrepris avant la fin de l'automne prochain ; on espère que, d'ici deux ans, les 2.200 ha. du Marais seront récupérés. Tel est le but que poursuit M. Flichy ! Cent hommes travaillent à sa réussite, dont certains creusent et élargissent un canal du XVIIIe siècle que le temps a en partie comblé, et c'est un très dur labeur, car la machine ne peut être utilisée en tous les endroits. L'unique grand canal primitif du Marais, le canal Saint-Aubin, a été élargi d'environ 10 mètres, passant ainsi de 4 à 14 mètres. Trente kilomètres de canaux ont été creusés afin de conserver de l'eau pour les périodes sèches, c'est-à-dire qu'il faut des eaux hautes, l'été, et des eaux basses, l'hiver. Une vanne automatique et un clapet à marées règlent leur évacuation sur les terres assainies et le Marais n'est plus inondé de quatre à six mois par an, comme autrefois.

Une telle entreprise ne pouvait être menée à bien sans l'aide de la machine. Mais si la technique et la volonté sont les vainqueurs du Marais Vernier, autrefois, l'homme, seul, simplement fort de ses bras et de son courage, s'était attaqué à ce travail considérable. Sur le petit bâtiment qui commande la vanne, un hommage lui est rendu et Humfroy Bradley associe son nom à ceux des défricheurs et bâtisseurs d'aujourd'hui.

Un grand avenir s'ouvre pour le Marais Vernier, autrefois maudit, mais quels sont ses projets et quelles cultures y seront entreprises ?

Le propriétaire du terrain assaini, défriché puis labouré, en confie l'exploitation à la « Société Tourbière et Agricole du Marais Vernier » et le rapport est estimé à 100.000 francs de chiffre d'affaires par hectare.

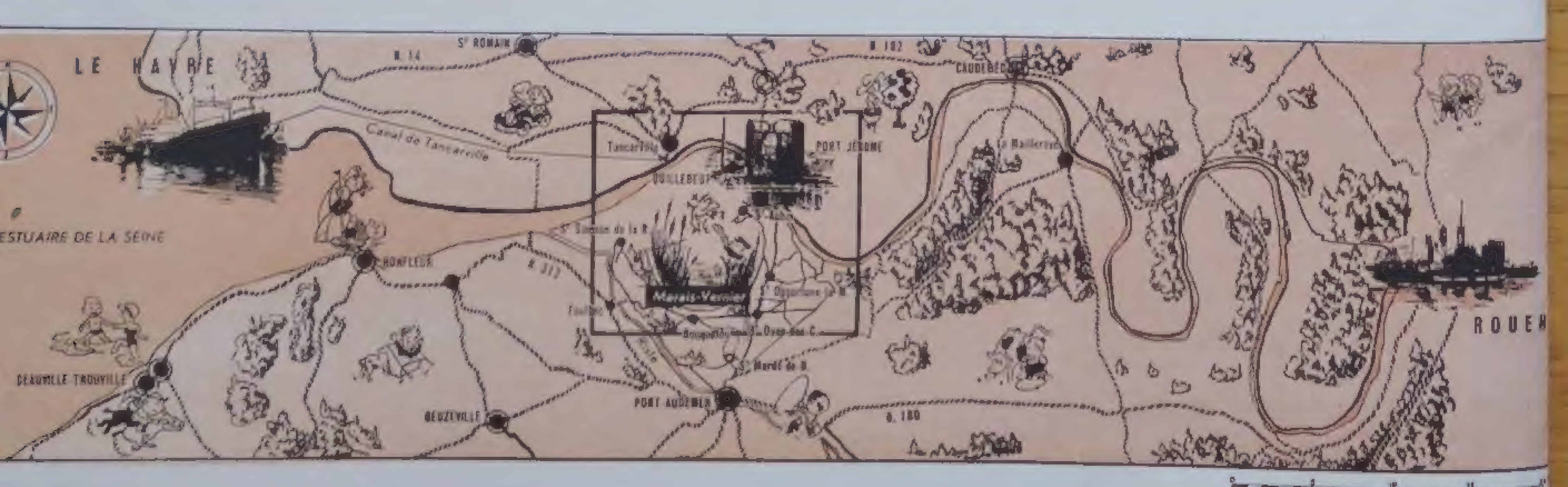
Sur les 150 ha. ensemencés en 1949, du colza et des pâturages ont « donné » magnifiquement et, cette année, les 200 ha. récupérés seront « mis » en maïs, pommes de terre, menthe, artichauts, lin, betterave et foin.

Mais les réalisations du Plan Marshall au Marais Vernier ne s'arrêtent pas là et, depuis quelques semaines, est commencée la construction d'une ferme modèle, composée de neuf bâtiments. Elle abritera 60 ou 80 vaches, dès le début, et chacune aura son propre box avec abreuvoir automatique et nettoyage du sol par l'eau courante, une station de traite électrique sera aménagée, et un charriot de traite circulera dans les prés, l'été.

Il n'y a plus de Marais Vernier... Et les paysans, autrefois sceptiques, ne cachent pas leur admiration devant ces terres assainies, défrichées et ensemencées, qui s'étendent à perte de vue dans la grande discipline réconfortante de leurs sillons.



Les machines ne peuvent remplacer partout le travail de l'homme.



LA PARTICIPATION DE L'AVIATION AUX TRAVAUX *Cartographiques*

MELUN 1937



MELUN 1939



MELUN 1949



LA TACHE DE L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

L'Institut Géographique National a, comme attribution essentielle, l'établissement de cartes à grande, moyenne et petite échelle de la métropole et de tous les territoires de l'Union Française, ainsi que l'exécution de tous les levés à grande échelle, destinés aux projets de travaux publics d'intérêt général. Mais une carte ne saurait être un document utile, si elle n'est pas « entretenue », si elle ne se présente pas comme un document d'actualité. Comme tout document, la carte vieillit rapidement, si on ne prend pas le soin de l'entretenir. Même, dans notre vieille métropole, combien de transformations ne subit pas notre sol, combien périmées paraissent des cartes qui ne remontent pourtant qu'au début du siècle. Et que dire de nos territoires d'Outre-Mer, en mal d'expansion, dévorés de cette fièvre de mise en valeur, dont le paysage change parfois d'année en année. La tâche à accomplir est donc immense. Elle est également urgente. Presque tous nos territoires d'Outre-Mer sont démunis de cartes dignes de ce nom qui, seules, peuvent permettre aux prospecteurs et aux ingénieurs d'assouvir leur faim de réalisations. Indiscutablement, la carte conditionne le développement logique d'un territoire : elle en est, tout à la fois, l'outil et le témoin. Elle est le point de départ de toutes les études, de toutes les recherches, des réalisations, des aménagements. Elle fait le point à une époque déterminée et sert de tremplin aux réalisations et aux progrès futurs. Quel grand service de l'Etat, quel industriel, quel prospecteur peut se dispenser de cartes pour mener à bien son œuvre ? Travaux Publics pour l'aménagement de leurs voies de communication : routes, voies ferrées, canaux ; Génie Rural pour la mise en valeur du sol : irrigation, assèchement, adduction d'eau ; Production Industrielle pour l'exploitation des richesses du sol : la captation de l'énergie hydraulique, les recherches minières, les recherches de pétrole ; Eaux et Forêts pour l'exploitation des ressources forestières ; Urbanisme, Reconstruction, Enseignement, Tourisme et même Administration ; autant de services qui exigent d'urgence que leur soit fourni l'élément de base de leur travail.



Specimens de photographie aérienne ; à gauche : vue verticale d'une partie du port de Rouen ; à gauche : le même sujet en photographie oblique.



LA PREMIÈRE ÉTAPE LA COUVERTURE PHOTOGRAPHIQUE AÉRIENNE

C'est précisément parce que les méthodes photogrammétriques pouvaient seules permettre d'obtenir une carte précise avec des délais raisonnables d'exécution qu'elles ont été étudiées, mises au point et sont actuellement exploitées par l'I.G.N. La couverture photographique aérienne en est le document de base. Il ne s'agit pas d'une photographie isolée, ni d'un ensemble de photographies couvrant de petites surfaces. Une couverture photographique, établie dans le but de la carte, représente des milliers de kilomètres carrés, chacune des photographies couvrant à elle seule de 1.000 à 10.000 hectares. Combien d'équipes au sol, combien d'années de travail, combien de difficultés en pays montagneux ou dans la forêt équatoriale représentent de tels levés suivant les errements anciens. En quelques heures, l'avion photographie des milliers de kilomètres carrés et les photographies peuvent être exploitées au laboratoire. Avant même sa transformation en carte, la couverture photographique présente un intérêt indubitable ; elle constitue en elle-même une documentation extrêmement précieuse et très recherchée. Déjà, la photo isolée donne une représentation de la zone qu'elle couvre, imparfaite, certes, mais très utile. Dès qu'elle est liée à sa voisine pour fournir un couple stéréoscopique, son intérêt décuple. Examiné au travers du stéréoscope, le couple prend vie : les mouvements de terrains s'animent pour donner une idée du relief : les montagnes, aplaties sur la photo isolée, surgissent dans le stéréoscope, ou même l'anaglyphe plus frappant que la seule photo. De la couverture photographique aérienne, naissent très vite des dérivés précieux : assemblage de photographies qui donne une représentation continue d'une grande zone ; photographie redressée ou photoplan déjà plus précis que la simple photographie. Si bien que l'utilisateur peut obtenir un document de travail, non sans valeur, avant de pouvoir disposer d'une carte.

L'AVION INSTRUMENT DE TRAVAIL DU GÉOGRAPHE

Ainsi donc, l'avion a pris place au milieu des divers instruments traditionnels de l'Institut Géographique, en même temps que naissait et se développait un important matériel de « restitution », d'une extrême précision, coûteux, mais seul capable de donner satisfaction aux usagers dans des délais normaux. Pour mener à bien cette tâche, l'expérience a montré que les uns et les autres instruments : avions et appareils photographiques d'un côté, restituteurs de l'autre, devaient être dans la même main. L'étroite interdépendance des diverses parties de la tâche, le rejaillissement des imperfections ou des défauts des premières sur les délais d'exécution, et la précision des dernières, ont conduit l'ingénieur photogrammètre à se saisir de plus en plus des rênes de l'ensemble ; d'abord, à choisir, contrôler, suivre les instruments de prises de vues ; puis, à fixer des règles d'utilisation du matériel aérien, des méthodes de travail aérien ; à les modifier tant en fonction des difficultés rencontrées par ses équipes de laboratoire ou ses géographes au sol, que par les équipages de ses avions. Pour atteindre à un rendement élevé en quantité et qualité, il s'est rapidement avéré que cette « machine », que constitue le « Service de la Photogrammétrie », devait non seulement être alimentée en photographies aériennes de façon continue, mais encore que ces photographies devaient être prises dans des conditions techniques strictement imposées et répondre à de multiples et sévères exigences.

LES EXIGENCES DE L'INGÉNIEUR GÉOGRAPHE

Il va de soi que la photographie aérienne, élément de couverture photogrammétrique destinée à fournir à travers les restituteurs un levé topographique complet, c'est-à-dire comportant la planimétrie et l'altimétrie, doit présenter les qualités voulues pour en permettre l'exploitation dans de bonnes conditions : images très nettes, vierges de vibrations et de tous défauts, constrastées suffisamment, mais sans excès, pour permettre un examen approfondi de tous les détails. Cette photographie doit être fidèle : fidélité dans la représentation momentanée de la zone couverte et dans le temps. Aussi bien, le photogrammètre marque-t-il un attachement plus grand à la plaque de verre qu'à la pellicule du film et l'impose, le plus souvent, à la prise de vues. Qui dit « verre » dit : fragilité, encombrement, poids. Autant de soins, de manipulations difficiles et délicates, qui sont la conséquence de ce choix : un magasin de 96 plaques d'un format 19 × 19 pèse déjà tout près de 70 kg. Sa manipulation au sol n'est pas tellement aisée. Imaginez l'opérateur à quelque 8 ou 10.000 mètres d'altitude, engoncé sous plusieurs épaisseurs de tricots et de vêtements, harnaché d'un masque à oxygène, de fils téléphoniques, et vous conclurez aisément que la manipulation de plusieurs magasins, au cours d'une mission, n'est pas du tout un jeu ! L'appareil photographique est l'objet de soins empressés et constants. C'est avec une minutie féroce que le photogrammètre détermine ses caractéristiques, les contrôle, les suit pour reconstituer,



Le Commandant GLEIZE, chef d'escadrille



A g. M. ETHET, photographe à l'I. G. N.



Aménagement d'une forteresse volante B 17

au moment de la restitution des clichés, des optiques identiques à celles de la prise de vues. C'est avec un soin jaloux qu'il veille aux manipulations de ses chambres délicates et à la constance de leurs caractéristiques.

Mais le photogrammètre ne peut pas borner sa tâche au seul contrôle des matériels de prise de vues employés, des surfaces sensibles utilisées ou des clichés pris. Il doit régler l'ordonnance de la prise de vues, fixer les échelles qui lui conviennent, déterminant ainsi les altitudes de travail. Il impose à chaque cliché une place bien déterminée par rapport à celle du voisin. C'est que, dans le stéréotopographe Poiviliers, les photographies doivent être exploitées par couples stéréoscopiques. Toute la surface du sol doit être photographiée dans des conditions telles, que n'importe quel point de cette surface soit représenté sur deux photographies. Les couples successifs dans chaque série, ou contigus de séries voisines, doivent se recouper partiellement. Il y a un intérêt évident à ce que le nombre de ces couples soit le plus réduit possible pour une surface déterminée, et partant, à réduire les recouvrements. C'est ainsi que les tolérances accordées par le photogrammètre sont de 5 %. Deux clichés successifs, d'une même série, doivent se recouper à 55 % ; deux séries voisines de clichés ne doivent pas empiéter l'une sur l'autre de plus de 5 %. Et, le cliché lui-même ne doit pas s'écarter du plan horizontal de plus de 5 grades. Petit à petit, des équipages ont dû se spécialiser, se perfectionner pour que la couverture photogrammétrique se présente comme une mosaïque régulière où chaque élément s'emboîte exactement à sa place, où chaque série est parfaitement rectiligne et parallèle à sa voisine. Que représentent, en effet, ces tolérances de 5 % ? Des écarts de navigation entre bandes inférieures à 225 mètres, et des photographies prises à la seconde près. La tâche des équipages consiste donc à tracer au-dessus de tous les territoires français des sillons continus, juxtaposés et parallèles, à des distances variant de 3.500 à 8.000 mètres l'un de l'autre, suivant le format et l'échelle. A titre d'exemple, la couverture de la France, au 1/25.000e par bandes parallèles est-ouest, représente à peu près 300 sillons d'une longueur moyenne de 550 kms et environ 140.000 clichés de format 13 cm. × 18 cm.

Logement du photographe à bord du Léo 455 P. Au premier plan, à droite, un magasin en position de repos ; plus bas et derrière, un magasin en position de travail ; à l'arrière plan, un magasin sur le treuil de manutention et un autre en position de repos ; chaque magasin, chargé, pèse 55 kilos. Les manœuvres à 8.000 mètres d'altitude dans un espace aussi restreint, et en quelques secondes, nécessitent une certaine vigueur chez l'opérateur.





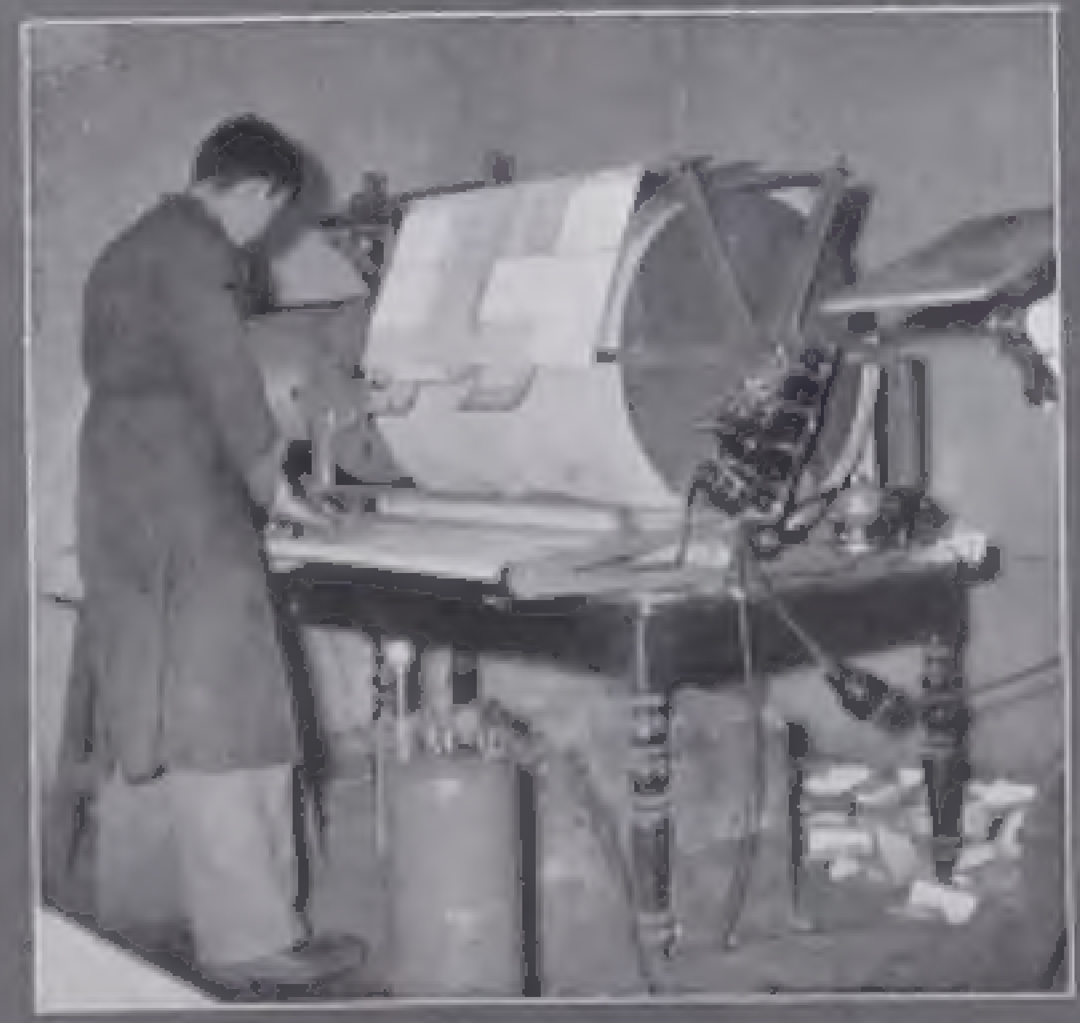
Une mission à Madagascar en 1950.

LA CARRIÈRE DE L'AVION À L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE

Il serait inexact de penser que les organismes chargés de l'établissement de la carte n'aient pas songé, depuis longtemps, à l'utilisation de l'avion, pour leurs levés cartographiques. De 1930 à 1937, le « Service Géographique de l'Armée » confie déjà à des entreprises civiles le soin de prendre des clichés pour des levés photoaériens. Il abandonne devant les résultats médiocres obtenus par ces entreprises, qui sacrifient la qualité au prix de revient en utilisant un matériel impropre et un personnel insuffisamment qualifié. Parallèlement, il confie certaines missions à l'Armée de l'Air. Là aussi, le manque d'équipages spécialisés et de continuité dans leur utilisation d'une part, les servitudes autres que la prise de vues à assurer par les équipages et les avions, conduisent à un demi échec. En fait, jusqu'en 1937, le Service Géographique de l'Armée n'a pu obtenir que des résultats sporadiques, de qualité assez faible, dont l'exploitation ultérieure, par le Service de la Photogrammétrie, présente de nombreuses difficultés. Mais, dès cette époque, un noyau de géographes acquiert la certitude qu'un travail rentable et sûr est possible à la condition, toutefois, de disposer en propre d'avions et de personnel qualifié. Aussi, fort de cette certitude, le Service Géographique demande et obtient, au début de 1938, qu'une petite unité, ayant son personnel et ses avions, soit constituée avec l'unique mission d'exécuter



Préparation des bains de développement.



Le séchage des photographies aériennes.



La confection d'un tableau d'assemblage



Départ en mission d'un B. 17.



Sous le ciel clément de Sfax : retour de mission.

des prises de vues pour son compte. Cette unité, appelée « Groupe de Marche du Service Géographique de l'Armée », a un effectif de 19 personnes et est dotée de 3 avions Potez 540 et d'une section photographique automobile. En avril 1939, après que les équipages ont été instruits et ont déjà réalisé des couvertures en France et en Afrique du Nord, le Groupe change de nom et devient « l'Escadrille spécialisée du Service Géographique de l'Armée ». Le personnel reste le même. Au début de la guerre en septembre 1939, l'escadrille spécialisée est maintenue : personnel et matériel, et même renforcée de deux équipages et d'un avion Potez 540. Elle travaille dans le nord de

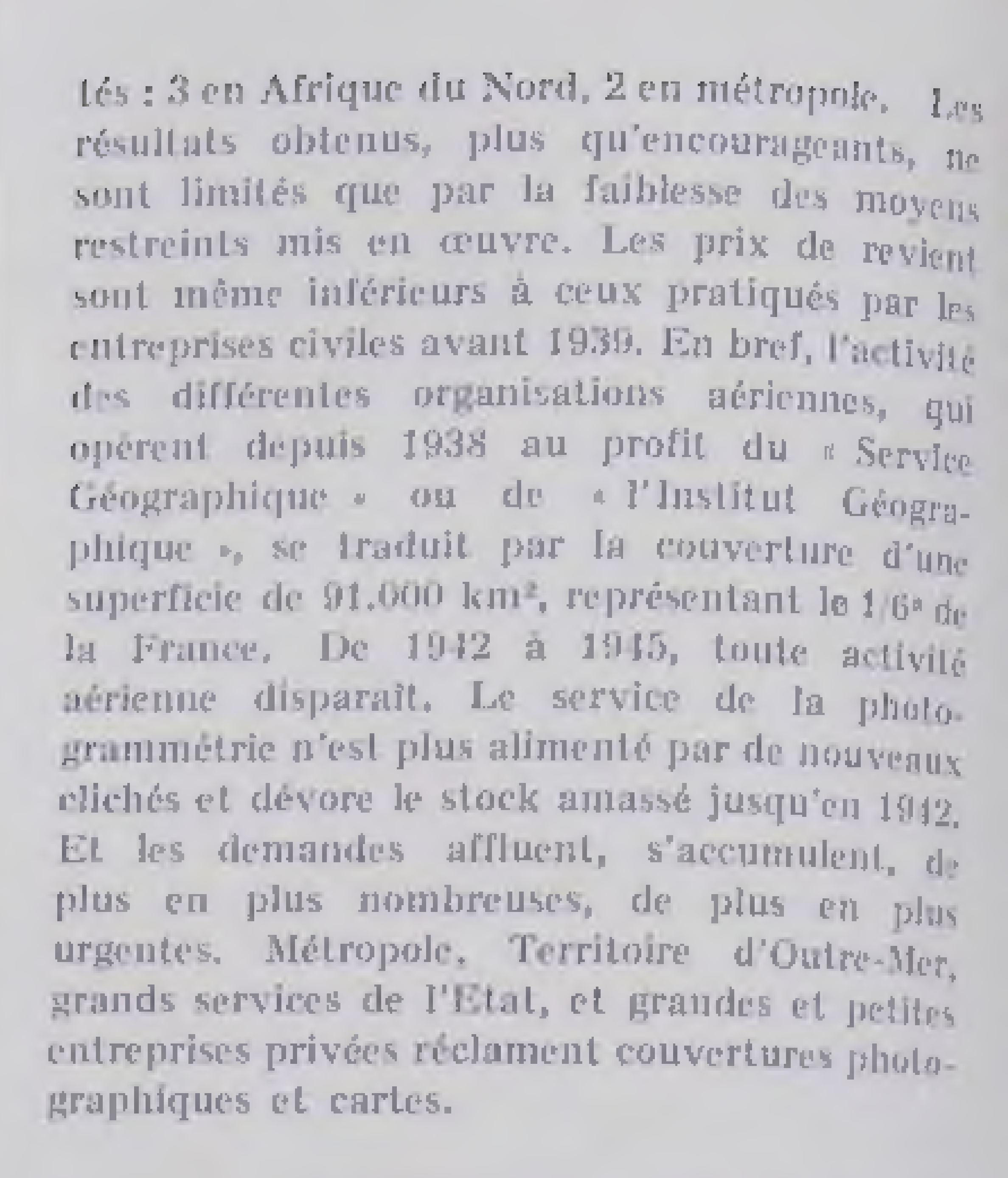


Une partie des avions du groupe.



Avril 1948. En attendant les hangars, on change les moteurs en plein air.

la France. Puis l'armistice survient : l'escadrille spécialisée est dissoute en juillet 1940. Elle réussit, cependant, à soustraire du contrôle de l'autorité occupante une grande partie de son équipement. Dès le début de 1941, « l'Institut Géographique National », successeur du « Service Géographique de l'Armée », entreprend des tractations pour reconstituer une section civile d'avions spécialisés dans la photographie aérienne. En juillet 1941, la « Section de Photographie Aérienne » naît ; elle comprend le même personnel qui, depuis des années, de 1938 à 1940, a acquis une solide et précieuse expérience. Cinq avions Potez 540 lui sont affec-



tés : 3 en Afrique du Nord, 2 en métropole. Les résultats obtenus, plus qu'encourageants, ne sont limités que par la faiblesse des moyens restreints mis en œuvre. Les prix de revient sont même inférieurs à ceux pratiqués par les entreprises civiles avant 1939. En bref, l'activité des différentes organisations aériennes, qui opèrent depuis 1938 au profit du « Service Géographique » ou de « l'Institut Géographique », se traduit par la couverture d'une superficie de 91.000 km², représentant le 1/6e de la France. De 1942 à 1945, toute activité aérienne disparaît. Le service de la photogrammétrie n'est plus alimenté par de nouveaux clichés et dévore le stock amassé jusqu'en 1942. Et les demandes affluent, s'accumulent, de plus en plus nombreuses, de plus en plus urgentes. Métropole, Territoire d'Outre-Mer, grands services de l'Etat, et grandes et petites entreprises privées réclament couvertures photographiques et cartes.

LES ESCADRILLES ACTUELLES DE L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE

A la lumière de l'expérience acquise, l'Institut Géographique fait étudier un avion, dès avant la Libération de Paris. Le SE 1010 doit lui permettre de réaliser son vaste programme. Il le met en commande, dès 1946. Cependant, il faut trouver une solution provisoire en attendant sa mise en service. On cherche parmi les avions que la fin de la guerre a rendu disponibles. Successivement, sont adoptés les avions bimoteurs, types NC 701 et Léo 455. Comme le SE 1010 ne sort toujours pas, et que le flot de demandes des territoires d'Outre-Mer grossit, l'I.G.N. adopte la forteresse volante (B. 17). Ainsi, l'année 1945 se termine et l'I.G.N. dispose de 2 NC 701. En 1946, deux autres NC 701 viennent renforcer son escadrille, cependant que l'effectif est maintenant de 36 personnes. En 1947, 3 NC 701 travaillent pour l'I.G.N., qui, de plus, fait appel aux bons offices de l'Aéronautique Navale et de l'Armée de l'Air pour réaliser une mission aux Antilles et une en A.O.F. Après un accident malheureux, l'année se termine sur l'arrivée, combien heureuse, de 4 B 17. Quelques missions de mise au point en France, tant pour aguerrir le personnel que pour contrôler le matériel, et, dès la fin de 1948, l'I.G.N. emploie ses 4 B. 17 à la couverture de territoires d'Outre-Mer, cependant que les NC 701 continuent à exécuter des missions en France et en Afrique du Nord. En 1949, apparaissent les Léo 455. De 36 personnes, l'effectif est maintenant passé à une centaine, de toutes spécialités : pilote, navigateur, radio, mécanicien, électricien, photographe, dessinateur, magasinier, conducteur, secrétaire, comptable, manœuvre. Au début de l'année 1950, l'Institut Géographique National dispose de trois escadrilles :

— Une de NC 701, bimoteurs, pour les travaux en France et en Afrique du Nord, à basse altitude ;

— Une de Léo 455, bimoteurs, pour les travaux en France, à haute altitude, et en Afrique du Nord ;

— Une de B. 17, quadrimoteurs, pour les territoires d'Outre-Mer.



Au-dessus des oliviers de Tunisie.

1939
1942

1945
1946

1947

1948

1949

PROGRESSION D'ACTIVITE
DU GROUPE DES ESCADRILLES
PHOTOGRAPHIQUES

surface couverte

2,9

388 h. vol

465 heures de vol

2,8

5,23

1.280 heures de vol

2.680 heures de vol

coefficient avion 7

23.500 cliches

15.600 clichés

51.000 clichés

67.000 clichés

Chacune de ces escadrilles comprend 1 ou [illegible] avions du même type et un effectif variant de 18 à 25 personnes : équipages, personnel d'entretien des avions et des matériels photographiques, d'exploitation des missions. Chaque escadrille se déplace au gré des saisons et suivant l'urgence des couvertures photographiques : c'est ainsi que, au cours de l'année 1949, l'escadrille de NC 701 a successivement travaillé en Tunisie, en France et au Maroc ; l'escadrille des Léo 455, en France et en Algérie ; l'escadrille des B. 17 au Cameroun, à Madagascar, au Dahomey et au Togo et couvert l'île Maurice. Deux avions de servitude du type JU 52 assurent les servitudes de ces escadrilles : transport de personnel et de matériel. Enfin, le Ministère des Travaux Publics a assigné à l'Institut Géographique National l'Aérodrome de Creil comme port d'attache des escadrilles. C'est là que convergent les clichés pris au cours des missions aériennes, que s'effectuent la préparation et le contrôle des missions [illegible] leur livraison au Service de la Photogrammétrie [illegible] se trouvent approvisionnés et stockés les matériels de mise en œuvre : outillage et rechanges. Peu à peu, les travaux de révision des matériels y sont assurés, au fur et à mesure que se développent les installations au sol.

LA PRODUCTION D'APRÈS GUERRE

Le nombre des heures de vol, les surfaces couvertes et le nombre de clichés pris ont augmenté avec le nombre d'avions. En 1945 et 1946, l'I.G.N. a disposé, en moyenne, de [illegible] 9 avions par mois qui ont exécuté 388 heures de vol, couvert 54.200 km² (soit 1/10e de la France)



et pris 23.500 clichés. En 1947, l'I.G.N. a disposé de [illegible] 8 avions par mois, exécuté 465 heures de vol, couvert 59.200 km² et pris 15.600 clichés. En 1948, avec 5,23 avions, en moyenne par mois, exécutant 1.280 heures de vol au cours de l'année, [illegible] 000 km² (plus du quart de la France), ont été couverts et 51.000 clichés pris. En 1949, avec 7 avions par mois affectés aux travaux aériens, 2.680 heures de vol au total ont été effectuées, 713.000 km² ont été couverts représentant sensiblement 1 fois 1/2 la superficie de la France et correspondant à 82.000 clichés. Pour 1950, le programme prévu doit correspondre à plus de 1 million de km² répartis sur la métropole, les territoires d'Afrique du Nord, les territoires d'Outre-Mer [illegible] de la Guyane à Madagascar, en passant par l'A.O.F. et l'A.E.F. [illegible] et même certains territoires étrangers. Et les demandes seront encore loin d'être toutes satisfaites, en ce qui concerne tous les territoires de l'Union française représentant environ dix-sept fois la superficie de la Métropole.

* *La Documentation nécessaire à l'établissement de cet article nous a été très aimablement fournie par l'Institut Géographique National.*

LES AVENTURES D'UN AGITATEUR

Autrefois, l'arrivée d'une diligence dans un village faisait accourir toute la population qui se pressait autour de la voiture et des chevaux, contemplait admirativement les voyageurs et les marchandises qui venaient de si loin - 20 kms - et repartaient si loin - 20 kms ! - Qu'auraient dit nos ancêtres s'ils avaient vu passer le gigantesque convoi "Esso" qui a transporté, de Bordeaux à Port-Jérôme, un agitateur d'un diamètre de 4 m. 80, d'une longueur de 10 m. et d'un poids de 23 tonnes ?...

Le nouvel appareil destiné au traitement des produits pétroliers à l'acide, que la raffinerie de Port-Jérôme a reçu dans le courant du mois d'avril, a été construit par une maison de chaudronnerie du sud-ouest, à Podensac, près de Bordeaux. Les dimensions étaient telles que le transport posait un problème. La question s'est posée de savoir s'il était plus avantageux de faire exécuter l'appareil complet en état de marche aux ateliers du constructeur, ou seulement l'usinage de tous ses éléments, le montage se faisant à Port-Jérôme. Cette dernière solution, plus onéreuse, avait également le défaut de retarder la mise en service de l'appareil. La réalisation complète en atelier était donc préférable mais posait un problème difficile de transport ; aucun service maritime n'assurant commodément de liaison entre Bordeaux et Le Havre, la route seule pouvait être envisagée !

Malgré les difficultés de la solution routière, celle-ci fut adoptée : elle avait l'avantage de faire gagner un mois sur la date de terminaison des travaux, en outre d'offrir aux techniciens l'occasion de puiser des enseignements précieux sur les transports exceptionnels d'appareils volumineux. Le même problème, en effet, peut éventuellement se poser dans l'avenir pour de nouvelles installations.

Le transport fut confié à une maison spécialisée de Bordeaux. L'ensemble du train routier comprenait un tracteur d'une puissance de 150 cv. et une remorque surbaissée portée sur deux essieux à 4 roues ; l'essieu arrière était directeur et commandé par un volant placé à l'arrière de la remorque. La hauteur du châssis, au-dessus du sol, n'était que de 15 cm. L'ensemble, en ordre de marche, pesait 65 tonnes et son encombrement était de 5 m. de large, 5 m. 50 environ de hauteur et 25 m. de long.

Il fallait obtenir pour un ensemble aussi impressionnant des autorisations spéciales des Préfectures des départements traversés, ce qui fut fait aisément, et étudier, en accord avec les services des Ponts et Chaussées, un itinéraire très précis pour éviter certains obstacles tels que passages inférieurs, virages trop courts, pont trop faibles et traversées de villes. Dans ce but, l'entrepreneur fit un voyage préliminaire de huit jours et, en fin de compte, l'itinéraire idéal fut adopté comme suit : Podensac, Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Le Blanc, Château



roux, Vierzon, Orléans, Evreux, Gaillon, Les Andelys, Rouen, Caudebec, Lillebonne et Port-Jérôme. Toutefois, quelques modifications durent être apportées en cours de route.

Le voyage s'effectua normalement au départ. La première difficulté rencontrée fut la traversée de Bordeaux entreprise de nuit, après l'arrêt du service des tramways pour pouvoir couper le courant, afin de soulever les fils conducteurs pour permettre le passage du convoi.

A la sortie de la ville, un itinéraire assez compliqué fut suivi pour éviter les passages à niveau du réseau de chemin de fer à traction électrique aérienne, les caténaires étant trop bas, et on alla chercher un passage inférieur assez éloigné pour éviter la traversée des voies.

Pour la même raison, on fut obligé, à partir de Poitiers, de prendre la direction de Limoges, contrairement au plan prévu, la même difficulté s'étant rencontrée à plusieurs reprises.

Sur la route du Blanc un passage difficile se présenta avec un virage à angle droit très étroit : quelques dommages furent causés à une grange située à ce croisement. De même, à un passage à niveau en dos d'âne, le châssis de la remorque touchant le sol en son milieu, il fallut soulever l'ensemble au moyen de crics et utiliser des rouleaux pour franchir l'obstacle.

A partir du Blanc, tout se passa à peu près normalement si ce n'est qu'un retard de deux jours fut pris sur les prévisions par la faute du mauvais temps et d'une tempête de neige assez violente qui immobilisa le convoi toute une matinée avant l'arrivée à Evreux.

La Seine fut traversée aux Andelys, car les ponts provisoires de Pont de l'Arche ne pouvaient supporter la charge de l'ensemble. Les ponts d'Elbeuf, trop faibles eux aussi, ont empêché de prendre la route directe pour Rouen.

Signalons, enfin, que les services de police de la route avaient exigé que tout le trajet fut exécuté de jour; un voyage de nuit aurait été trop dangereux, car il est difficile de signaler parfaitement un tel ensemble. Deux gendarmes motorisés assuraient la police de la circulation sur le parcours et accompagnaient le convoi depuis le départ pour les croisements et dépassements, veillant à la sécurité dans les traversées de villages et les bifurcations. Quatre spécialistes étaient chargés de la conduite du convoi : un chef de manœuvre, un conducteur pour le tracteur, un pour l'arrière de la remorque et un pilote qui se tenait à l'arrière sur une plateforme. Il donnait au conducteur de la remorque, dont la visibilité était nulle, les indications nécessaires pour les manœuvres et les croisements. En ligne droite, la direction arrière était verrouillée. La vitesse possible en plat était de l'ordre de 45 km/h. et la vitesse moyenne de marche fut de 15 km/h. environ.

Parti de Podensac le 20 avril, l'agitateur entrait à la Raffinerie le 28 à 11 h. ; il a pris place maintenant dans l'unité et et les installations complémentaires nécessaires à sa mise en service sont pratiquement terminées.

Lillebonne. L'entrée à la raffinerie. L'arrivée sur l'emplacement de l'unité de traitement à l'acide (bloc 11).



Trois grues soulèvent les vingt trois tonnes de l'agitateur





L'appareil redressé est mis en place sur sa plateforme



...uche de basekote ...s ne se soudent ... galette feuilletée ...e décoller.



Ce qu'il faut faire ... ou, sinon, étendre ... ait eu le temps de trop ... que la pre... ...néité du basekote

PRODUITS POUR LE LANCEMENT D...

C'est de nos jours un spectacle courant de voir un navire glisser dans l'eau à une vitesse impressionnante. Lorsqu'on employait le suif, il fallait souvent faire démarrer les bateaux au moyen de vérins hydrauliques.

Les produits utilisés pour le lancement des navires sont destinés à remplacer le suif, employé jusqu'ici pour cet usage depuis la plus haute antiquité. Le suif, en effet, rancit rapidement et il est parfois incapable d'empêcher le contact de la charpente mobile soutenant le bateau et des rails en bois inclinés qui constituent le chemin de lancement. Le frottement de ces pièces de bois appuyées l'une contre l'autre, avec une force de plusieurs centaines ou milliers de tonnes, dégage une quantité considérable de chaleur et peut provoquer toutes sortes d'accidents.

Les produits de lancement Esso sont au nombre de deux :

1° Le *basekote*, sorte de produit compact, brunâtre, rappelant la paraffine par sa consistance, que l'on coule à chaud sur

Après le lancement, les spectateurs tâtent la graisse. C'est un peu au delà de la trappe que se trouve le point critique ... du bateau passe en cet endroit, l'arrière flotte ... poids du navire, au lieu d'être réparti ... sur le support de ... la graisse présente un aspect parfaitement ... arraché en ce point, le bois ... poster les ...

Ci-dessous : Le basekote forme une couche de base qui résiste à la pression. Le slipkote, appliqué ...



…ES NAVIRES

les chemins de lancement et que l'on lisse au fer chaud de façon à obtenir une surface ferme et unie.

2° *Le slipkote*, sorte de graisse résistant à l'eau qui permet le glissement facile des pièces de bois déjà recouvertes de basekote.

Ces produits sont très appréciés des utilisateurs par la sécurité qu'ils donnent et par la possibilité de récupération, tout au moins du baskote, après chaque lancement.

Aux Etats-Unis, ils sont employés depuis plusieurs années au lancement d'unités de toutes dimensions, allant jusqu'aux cuirassés de 35.000 tonnes.

En France, les produits de lancement Esso ont déjà été utilisés :

Pour les dragues au chantier de Donzère-Mondragon.

Pour les navires (habituellement chalutiers) construits par les Ateliers et Chantiers Augustin Normand, au Havre.

Pour les caboteurs de 2.500 tonnes « Château-Petrus » et « Château-Laffitte » construits par les Forges et Chantiers de la Méditerranée, au Havre.

Pour les chalutiers construits par les Ateliers et Chantiers de la Manche, à Dieppe.



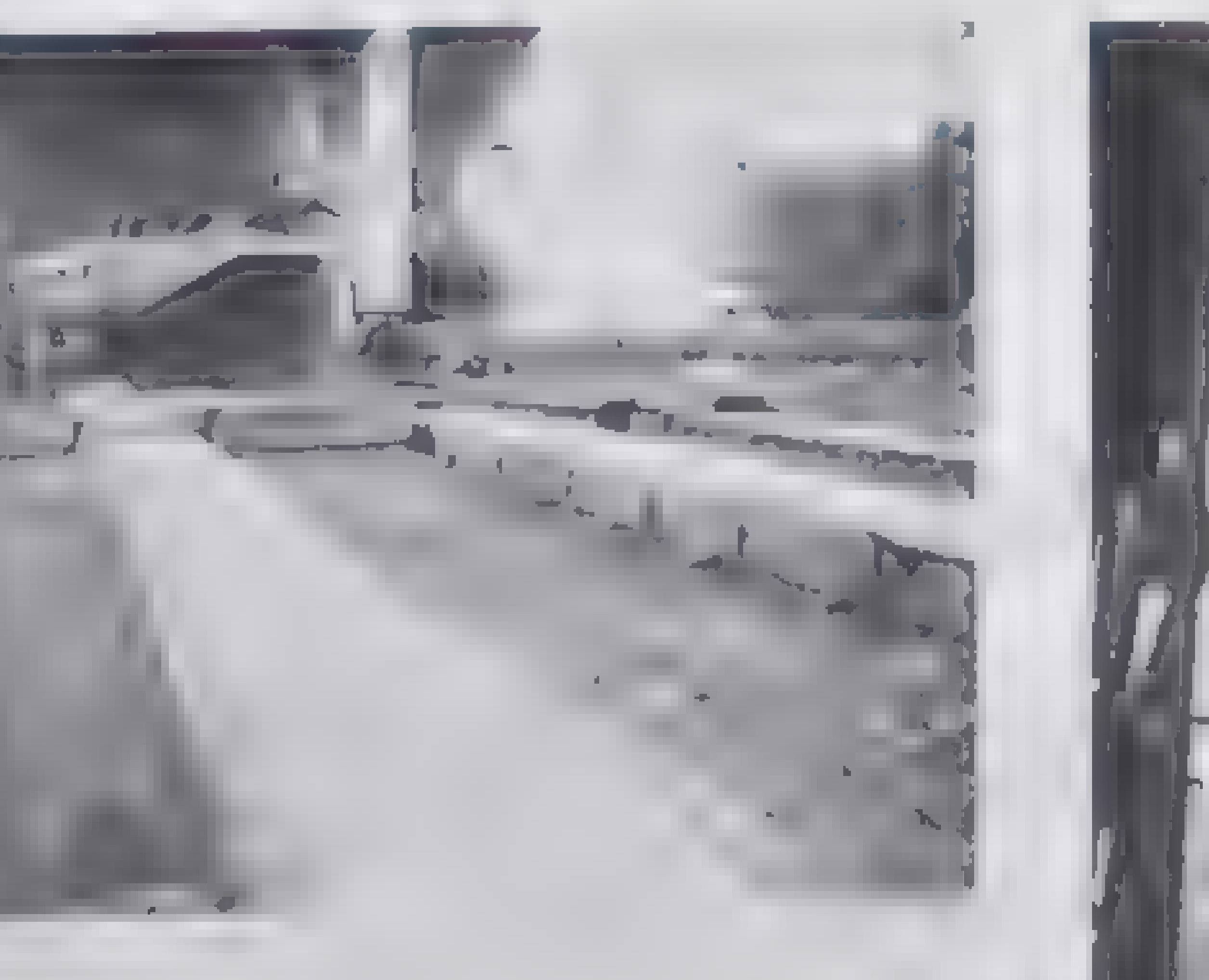
Opération délicate : il faut une sorte de louche à lon… pour verser le baskote chaud …



Le lan… du caboteur … au Havre













De gauche à [illegible] MM. S[illegible], Scaron, Lavet, [illegible] Député Maire [illegible]

E. S. S. SCARON

Le célèbre coureur automobile José Scaron, dont le garage de la rue Michelet, au Havre, avait été dévasté par les Allemands, vient [illegible] celui-ci en E.S.S. très moderne. L'inauguration eut lieu le 1er avril en présence de toutes les personnalités havraises qui entouraient MM. Severie, sous-Préfet, et Courant, Député-Maire.



E. S. S. CHERBOURG-AUTO

[illegible] Ouest-France

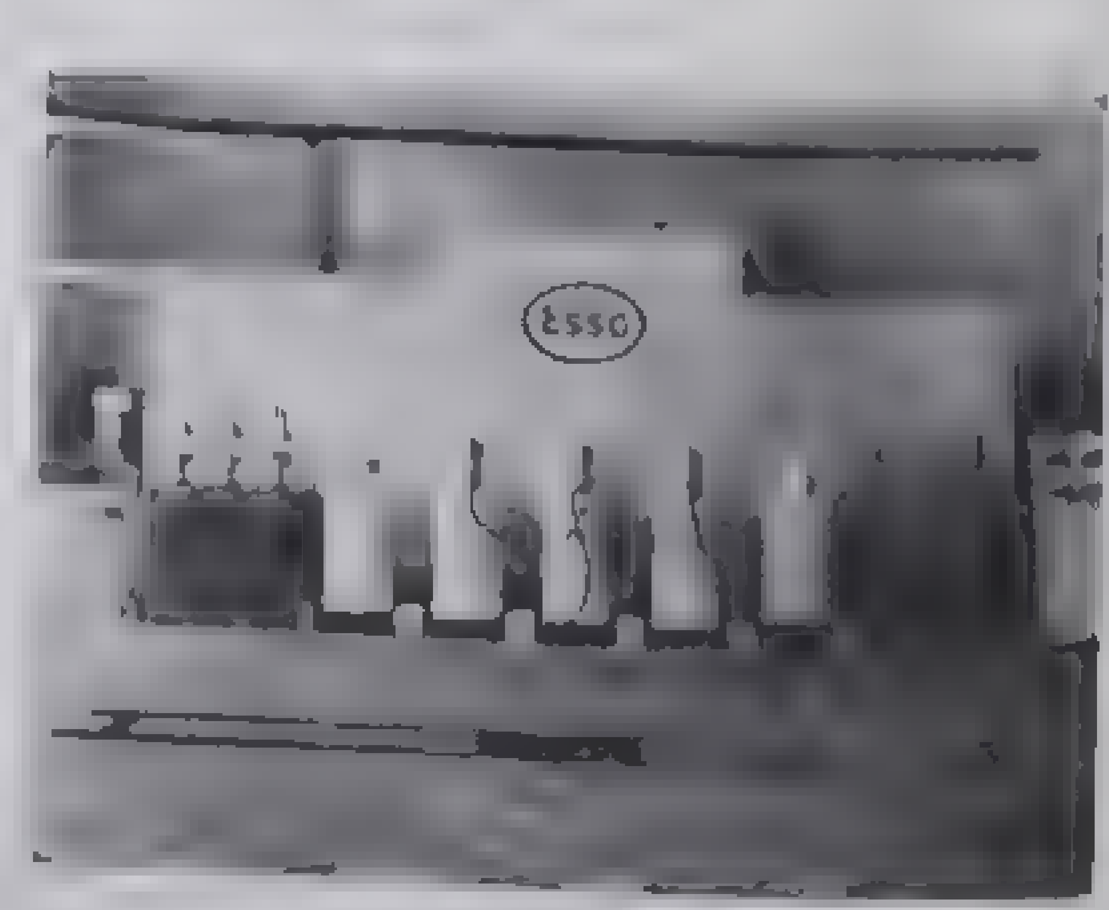
On a coupé avenue de Paris, un ruban tricolore

Mardi [illegible] Cherbourg Auto [illegible] station Esso [illegible] qui [illegible] de l'arrivée dans notre ville, a été fort remarquée par tous ceux qui [illegible] inauguration, à laquelle ils avaient été aimablement invités par M. [illegible] Nous avons noté la présence [illegible] M. [illegible] MM. [illegible] Bocher [illegible] de Commerce [illegible] Biard, Président du Syndicat d'Initiative [illegible] Président du Tribunal de Commerce [illegible] représentant le commissariat général au Tourisme, [illegible] Directeur du bureau local de [illegible] représentant M. Hébert, directeur de l'Agence de la Cunard Line ; Guillot, représentant l'Électricité de France, etc... En l'absence de M. le Sous-Préfet et de M. le Maire, M. Bocher accepta de couper le ruban tricolore symbolique. Au cours du vin d'honneur qui suivit, M. Denelier dit sa joie de pouvoir inaugurer cette belle réalisation qui constitue la première étape de la reconstruction d'un garage spolié par les Allemands et durement atteint par les bombardements qui précédèrent la libération de Cherbourg.



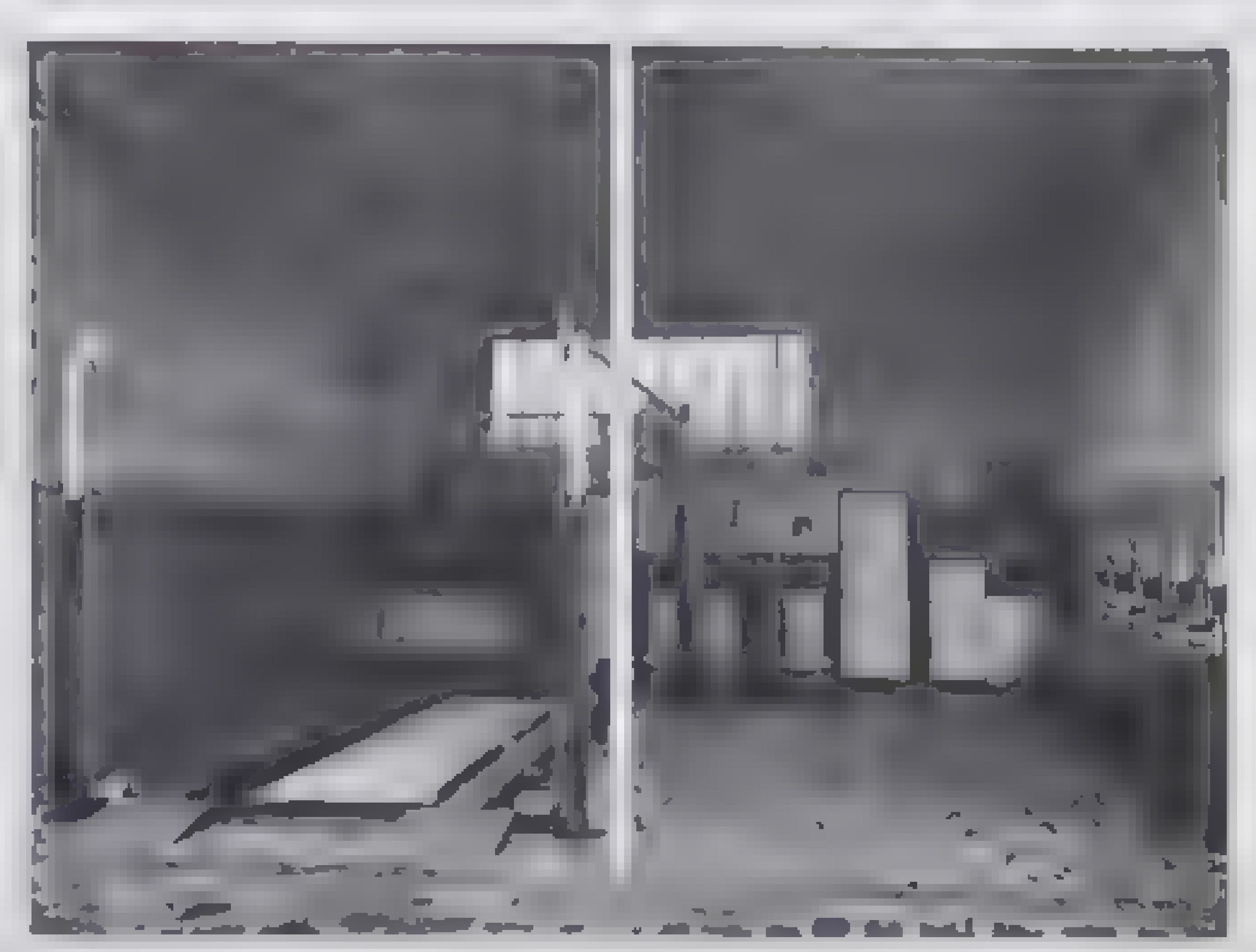
Ci-contre : Vue prise en venant de [illegible]











E. S. S. MAISON BLANCHE

Ces photos ont été prises au cours d'une petite cérémonie organisée par la région parisienne, le 28 avril dernier, pour fêter le premier anniversaire de l'E.S.S. de la Maison Blanche, qui appartient à M. et Mme Taburet. Cette station mérite d'être citée en exemple pour sa tenue, comme pour les ventes remarquables qu'elle a réalisées. *Esso-Revue* se devait de souhaiter à M. et Mme Taburet de nouveaux succès pour les années qui viennent.



Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso Esso

E. S. S. BERTHELOT

A l'intersection de l'avenue Berthelot et de la rue de Vienne (R.N. 7), notre Société disposait, avant la guerre, d'une petite station-service constituée par un bureau et une piste avec plusieurs appareils distributeurs. Au cours des bombardements de Lyon (juillet 1944), cette station avait été complètement détruite. La S.F.P., appliquant avec persévérance son programme de reconstitution, s'était préoccupée, dès la Libération, de faire reconstruire cette installation. Des études ont été faites, de nombreuses difficultés surmontées. Dès que les Autorités Lyonnaises de la Reconstruction et de l'Urbanisme ont [illegible] accord sur les projets, nous avons activé la reconstruction de cet établissement d'après les données les plus modernes en matière de distribution et d[illegible]. Le 2 juin, la nouvelle installation a [illegible] inaugurée par M. le Sénateur Pinton, [illegible] Adjoint de la Ville, représentant [illegible] M. Édouard Herriot, Maire de Lyon, en présence de M. Hegnault, Directeur de la division sud-est, assisté de M. Rusterholtz, Chef de la région de Lyon et de M. Robert, Chef de secteur, et de nombreuses personnalités lyonnaises parmi lesquelles on remarquait notamment [illegible] M. Basset, Adjoint au Maire de Lyon (Voirie et Travaux Publics), M. Boutet, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Rhône, M. Capelier, délégué du M.R.U., M. Renaud, vice-Président de la Chambre de Commerce de Lyon, représentant M. Henri Lumière, M. Philip Durr, Consul des États-Unis et Directeur des Services Américains d'Informations, M. Goutte-noire, Directeur du Syndicat d'Initiative, M. Morin, Président de l'Automobile Club du Rhône, Maître Amieux, avocat, Président du Rotary Club, M. le Délégué départemental du Touring Club de France, ainsi que des membres du Syndicat de l'Hôtellerie, de nombreux représentants des Services Publics et plusieurs personnalités du commerce et de l'industrie lyonnais. Au cours de cette manifestation réussie, M. Rusterholtz après avoir remercié les personnalités de leur présence, rappela les efforts de notre Société pour reconstituer, depuis la guerre, ses raffineries sinistrées et pour donner un essor nouveau à ses moyens de distribution. [illegible] félicitations, M. Robert [illegible] accompagné [illegible] qui exploitera l'établissement [illegible] tion aux invités, en insistant sur [illegible] améliorations techniques qu[illegible] présente. M. le Sénateur Pinton coupa le ruban tricolore symbolique, ouvrant l'Esso-Service Berthelot aux [illegible]. Un vin d'honneur réunit les invités [illegible] pont élévateur, table improvisée fleurie et décorée aux couleurs Esso.





LES TRANSFERTS SOUS PAVILLON FRANÇAIS

DE L'ESSO-GASCOGNE ET DE L'ESSO-PICARDIE



Le 3 mai, a eu lieu au Havre la cérémonie de transfert sous pavillon français du tanker « J. H. Senior » acheté par notre Société à la Panama Transport Company. Le Ministère de la Marine Marchande ayant accepté notre proposition, le « J. H. Senior » est devenu, après avoir été baptisé au champagne suivant la tradition, « l'Esso-Picardie ». La marraine en était Mme Young et parmi les personnalités présentes, nous pouvions remarquer M. et Mme Slater, MM. R. B. Young et J. Ballet.

Ce nouveau « tanker » de notre Société est d'un port en lourd de 18.000 tonnes et d'un tirant d'eau de 9 m. 30 ; la longueur hors tout est de 165 m., la largeur de 21 m. 50 et le navire est propulsé par un moteur Diesel deux hélices. Le commandant Jean Coutures en assurera la bonne marche, aidé par son équipage et le chef-mécanicien Léon Guillou.

Le 14 mai, une cérémonie identique se déroulait dans le port du Havre, pour la francisation de « l'Esso-Balboa », devenu « l'Esso-Gascogne » et dont la marraine était Mme A. Molle. Les mêmes personnalités se sont retrouvées pour le baptême autour de Mme Molle.

« L'Esso-Gascogne » est d'un port en lourd de 14.750 tonnes, d'un tirant-d'eau de 8 m. 63, d'une longueur de 155 m. La largeur est de 20 m. et notre nouveau « tanker » est entraîné par un moteur Diesel, une hélice. Le commandement sera assuré par M. Edward de Courcelles ; le chef-mécanicien est Paul Blot.

L'armement de ces deux bateaux et celui de « l'Esso-Languedoc » dont nous avons donné les principales caractéristiques dans le numéro 32 de *l'Esso-Revue*, a amené notre Société à augmenter son personnel navigant d'environ 165 unités (officiers, maîtres et personnel subalterne).

NOS DOYENS DINENT CHEZ LEDOYEN...

A ce fameux restaurant des Champs-Elysées, M. Scheer avait invité, le 5 juin, vingt de nos [illegible] quarante ans de service. Autour des tables, mitraillés [illegible] Mmes [illegible] MM. [illegible] Boyer, Ghilini, Pascal, Simonet et Hemet, ainsi que M. R. André et Irish qui présidaient aux côtés de M. Scheer. MM. Wicart, Young, Slater, Ballet et Molle accompagnaient ceux de leurs collaborateurs dont la fidélité à la Société a été récompensée ce soir-là par la remise de l'insigne aux trois brillants.



NOTRE NOUVEAU RESTAURANT

"le Moulin de Berri"

Le restaurant du « Moulin de Berri », créé peu de temps avant la dernière guerre, ne semble pas avoir été conçu, par suite de la dispersion de ses annexes, pour répondre aux désirs de ses premiers propriétaires qui envisageaient de servir des repas à des prix moyens dans un cadre élégant. Pendant la guerre, le restaurant fut réquisitionné par les troupes d'occupation, puis par les troupes alliées. Les diverses transformations et dégradations apportées par les uns et les autres ont rendu indispensables d'importants travaux de remise en état et de refonte de toutes les installations qui doivent répondre, pour leur nouvelle destination, à trois exigences principales : cadre confortable, bonne cuisine et prix de revient minimum des services. Les travaux qui ont commencé depuis le 1er mars ont employé une trentaine d'électriciens, une dizaine de maçons-plâtriers, cinq menuisiers, quarante peintres, dix plombiers, etc... Dans l'ensemble cinquante à soixante ouvriers, ce qui semble parfaitement normal étant donné l'importance de l'immeuble qui comprend deux sous-sols, un rez-de-chaussée et trois étages, se décomposant comme il suit :

2e *sous-sol* : cave à vin

1er *sous-sol* : l'Économat et ses annexes, c'est-à-dire l'épicerie, le légumier, la boucherie, la charcuterie et les chambres froides. Une plonge équipée d'une machine automatique à laver la vaisselle. Une chaufferie comprenant trois chaudières équipées au mazout, avec une cave à mazout et une cave à charbon. Cabines haute tension et basse tension. Et les locaux du personnel qui se composent d'un réfectoire, de vestiaires, lavabos et douches séparées pour hommes et femmes.

Un ascenseur monte-charge relie ce sous-sol au rez-de-chaussée et à tous les étages pour desservir la cuisine et les offices des différents étages. Il est également installé un pater-noster qui permet de descendre la vaisselle sale sur la machine à laver. L'ensemble du sous-sol est aéré par un système de ventilation mécanique.

Rez-de-chaussée : Il donne de plain-pied sur la rue de Berri, avec trois entrées indépendantes pour le service, le personnel et les invités. La cuisine s'y trouve, équipée de façon moderne au gaz, à l'électricité, au charbon et à la vapeur, le charbon pouvant être éventuellement remplacé par le fuel. Cette cuisine elle-même se compose d'une plonge à batteries de cuisine, d'une pâtisserie avec four électrique, d'un office avec plonge à verrerie et de chambres froides importantes. Nous trouvons encore au rez-de-chaussée une salle de restaurant faite de petites tables sur lesquelles peuvent être servis 310 couverts !... Une ventilation mécanique assure le bon climat de tout le rez-de-chaussée où nous avons à notre disposition un comptoir spécialement prévu pour la distribution des suppléments.

Nous retrouvons *au premier étage* un office avec plonge à verrerie et chambres froides, un office pour la distribution des plats chauds avec fourneau à gaz et table chaude, un comptoir pour la distribution des suppléments. La salle de restaurant du premier étage comporte un grand nombre de tables pouvant assurer le service de 420 couverts.

Le deuxième étage est réservé à la Direction et aux invités et desservi par un ascenseur direct. Comme au rez-de-chaussée et au 1er : office avec plonge, table chaude et glacière y sont installés. Deux salles permettront d'assurer le service de 32 couverts.

Au troisième étage, nous trouvons un logement pour le gardien, une lingerie et différentes réserves pour le linge, la vaisselle, la verrerie et le mobilier.

La direction du restaurant est assurée par M. René Oger qui était directeur du grand Hôtel et du Normandy-Hôtel de Cabourg, avant d'être appelé par notre Société au poste qu'il occupe aujourd'hui. Il sera secondé dans sa tâche par un personnel spécialisé et qualifié. M. Oger a pris son service au mois de mars et a collaboré fort utilement à la refonte des installations et à l'organisation nouvelle du Moulin de Berri. Il est assisté d'un adjoint et de deux secrétaires comptables-caissières de la profession. Le chef-cuisinier, qui dirige la cuisine, est aidé de trois chefs spécialisés pour la boucherie, la charcuterie et la pâtisserie. L'effectif total du personnel s'élève à 33.

Deux services consécutifs de 45 minutes sont organisés :

1er *service* : 136, Champs-Élysées, Quentin Bauchart et permanences 82, 88, 90 Champs-Élysées, soit environ 450 couverts.

2e *service* : 82, 88, 90 Champs-Élysées : 750 couverts.

Nous savons maintenant ce qu'est dans le détail « le Moulin de Berri », où nous déjeunons chaque jour dans un cadre digne des meilleurs restaurants.

Trois aspects différents du restaurant pendant les travaux







L'INAUGURATION...

Le restaurant ouvre le 1er !... — Non, le 3... — Le 7... — Le 10 !... Ouvrira, ouvrira pas ?... Nous étions impatients et le 10, nous avons été émerveillés !... Il y a à peine un mois, nous avions quitté un chantier de gravats, d'échelles et de vieilles boiseries : aujourd'hui, tout est propre, tout est clair et parfaitement aménagé de la cave au grenier !... Les cuisines sont blanches, d'une netteté exceptionnelle et, dans les salles où les servantes en robes noires, agrémentées d'un tablier blanc, distribuent les plats du jour, aucun détail n'a été oublié pour satisfaire la commodité et flatter le regard !... Le 10 juillet donc, M. Scheer, dans l'attitude qui lui est familière, les mains aux poches, le visage éclairé d'un sourire dont il garde le secret, et le buste légèrement penché, a exprimé au micro le plaisir de chacun de déjeuner dans un cadre agréable. Il a remercié particulièrement M. Oger pour sa collaboration précieuse à l'organisation du restaurant, et M. Ducrest qui a dirigé et mené à bien, rapidement, les travaux considérables qu'il fallait entreprendre et... terminer !... Aux tables, tous nos collègues ont accueilli joyeusement le décor sympathique du Moulin de Berri par des regards admiratifs envers les tables impeccables, les banquettes confortables, les portemanteaux « dignes d'un salon de coiffure », sans oublier la luminosité et l'aération parfaites. Tous ont apprécié la bonne tenue du service malgré la fièvre

La première cliente : Mlle Agoult qui, bibliothécaire au siège, tient la bibliothèque ouverte aux heures des repas et déjeune ainsi " hors programme " !



M. Garcia, chauffeur des chaudières du siège collabore avec gentillesse aux derniers préparatifs en fleurissant les tables













Nouvelles Brèves

DU MOIS DE JUILLET 1950

> **“ Parents, donnez le bon exemple ! ”**
>
> *Voir article p. 21*

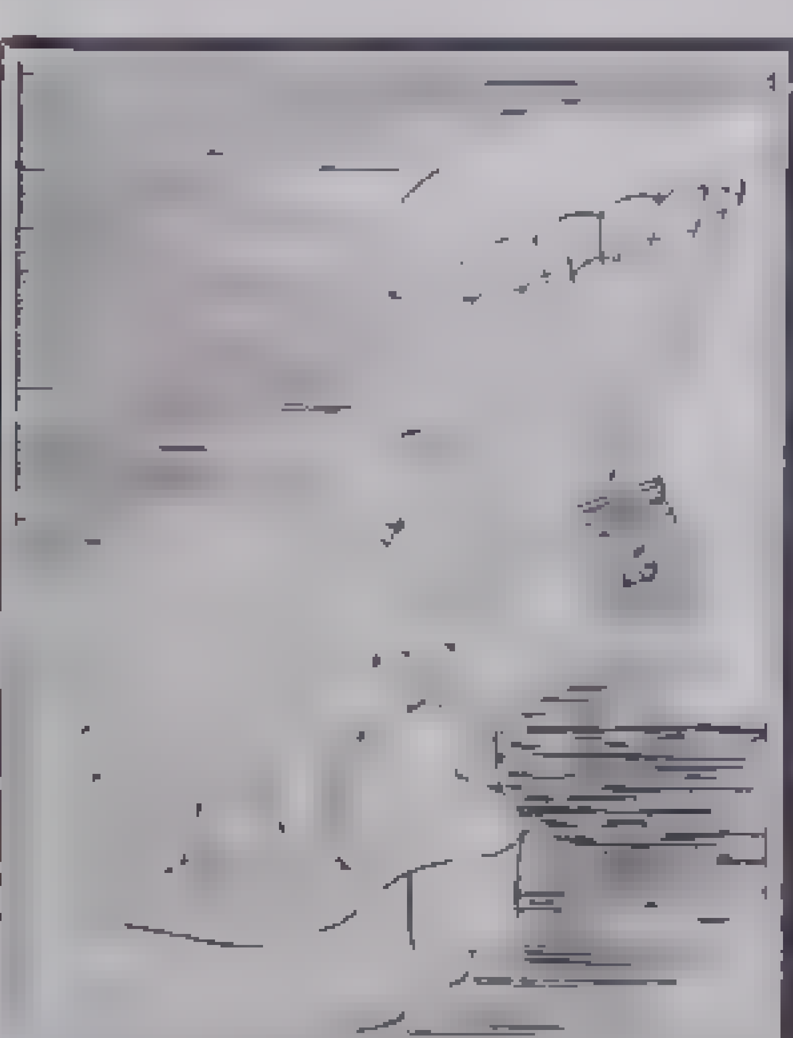
LA PLUS ANCIENNE CITÉ PÉTROLIÈRE AMÉRICAINE

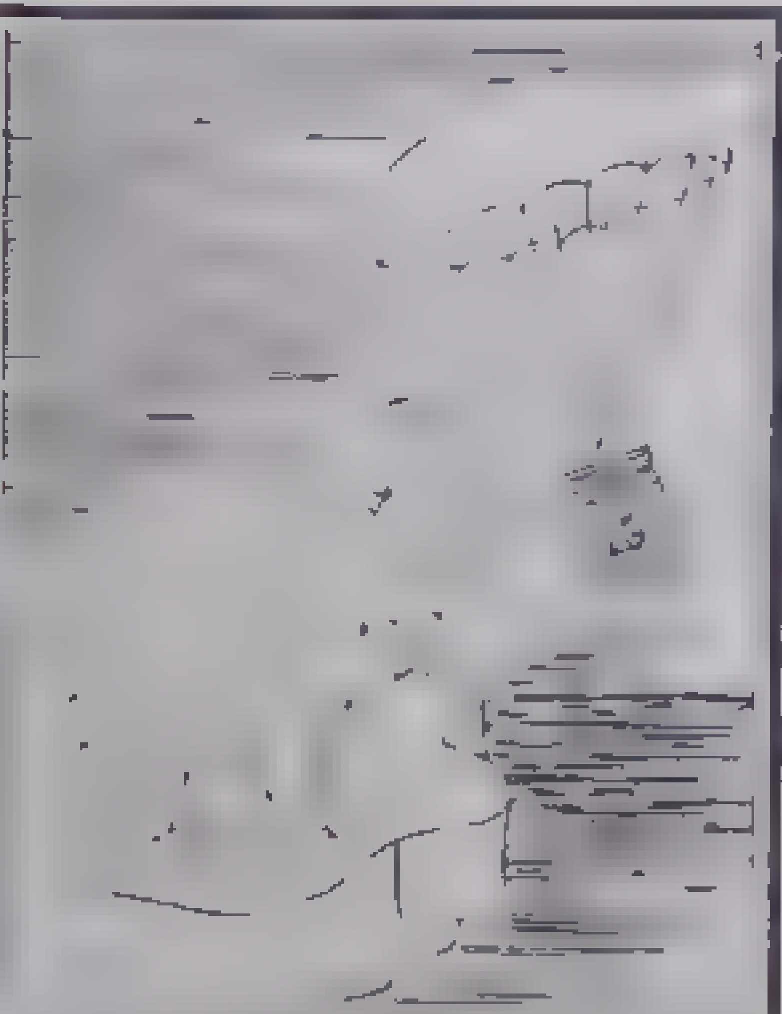
va-t-elle disparaître ?

La ville où le premier puits de pétrole a été mis en exploitation commerciale aux États-Unis, il y a 91 ans, ne possède plus qu'une seule raffinerie. C'est en effet à Titusville que le colonel Edwin Drake découvrait en 1859 le premier puits de pétrole mis en exploitation.



La population ouvrière de la ville, qui a été jusqu'à atteindre le chiffre de 5.262 [illegible] ...7 et ses citoyens commencent à craindre que la dernière raffinerie ne ferme à son tour ses portes, car la production des puits de la région diminue chaque jour.





NOUVELLES DE L'AUTOMOBILE

L'industrie Automobile française [illegible] la présentation de quelques nouveaux [illegible] les essais sont pratiquement terminés.

Renault, dont la 4 CV n'est plus à louer, complète la gamme de ses véhicules par plusieurs voitures conçues pour rendre de nombreux services à des clientèles particulières. Le modèle « Prairie » est une grande conduite intérieure commerciale 6-7 places, 4 portes, comportant une ouverture à l'arrière qui permet, une fois la banquette enlevée, de charger des marchandises et même de petits animaux. La « Prairie » est destinée principalement aux exploitations rurales ; par son volume et sa robustesse, elle sera une voiture utilitaire rapide et pratique, et une conduite intérieure luxueuse. Elle est équipée du même châssis de type classique et du même moteur « 85 » à l'avant qui étaient montés avant la guerre sur les « Primaquatre » et les « Vivaquatre » ; six carrosseries différentes seront construites pour ce même moteur :

la « Prairie »,

un modèle « Savane », break [illegible] destiné aux pays d'Outre-Mer,

un « taxi 85 » permettant de transporter 7 personnes et de nombreux bagages,

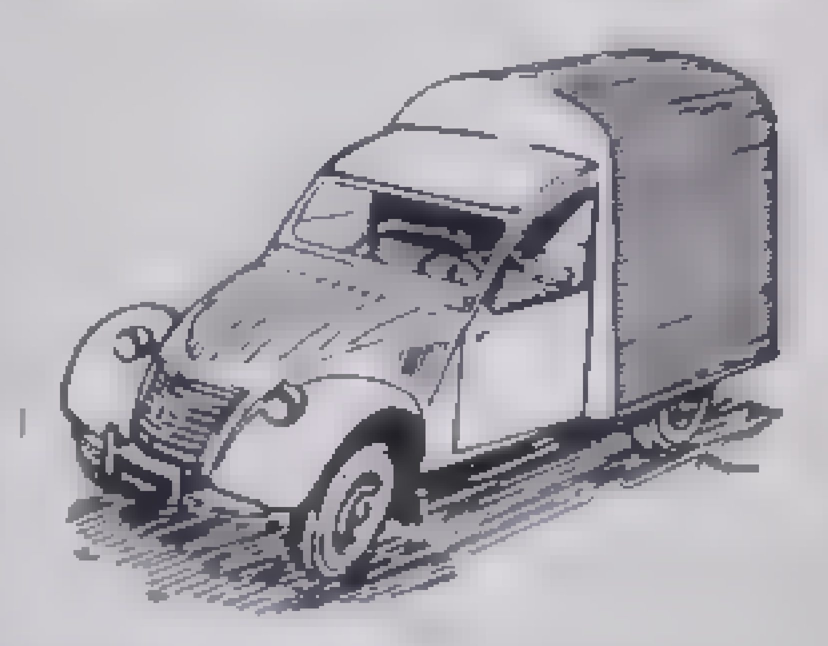
une fourgonnette 800 kilos pour les livraisons rapides en ville,

un « Pick up » carrosserie nouvelle, destiné aux transports utilitaires de marchandises en vrac,

et un « châssis nu » que les utilisateurs pourront équiper suivant leurs exigences.

L'emploi du moteur 85 constitue au départ une excellente référence quant au rendement de ces différents modèles, et les lignes modernes et soignées des carrosseries contribueront sans aucun doute au succès des voitures « Prairie » et « Savane ».

Citroën, dont les nouveaux [illegible] actuellement au point, dit-on, plusieurs prototypes [illegible]



Outre la fourgonnette 2 CV, 200 kg., de même conception que la berline, une 8 et une 12 CV sont à l'essai. Les moteurs seront respectivement un flat-four pour la 8 et un flat-six pour la 12 ; l'injection directe est

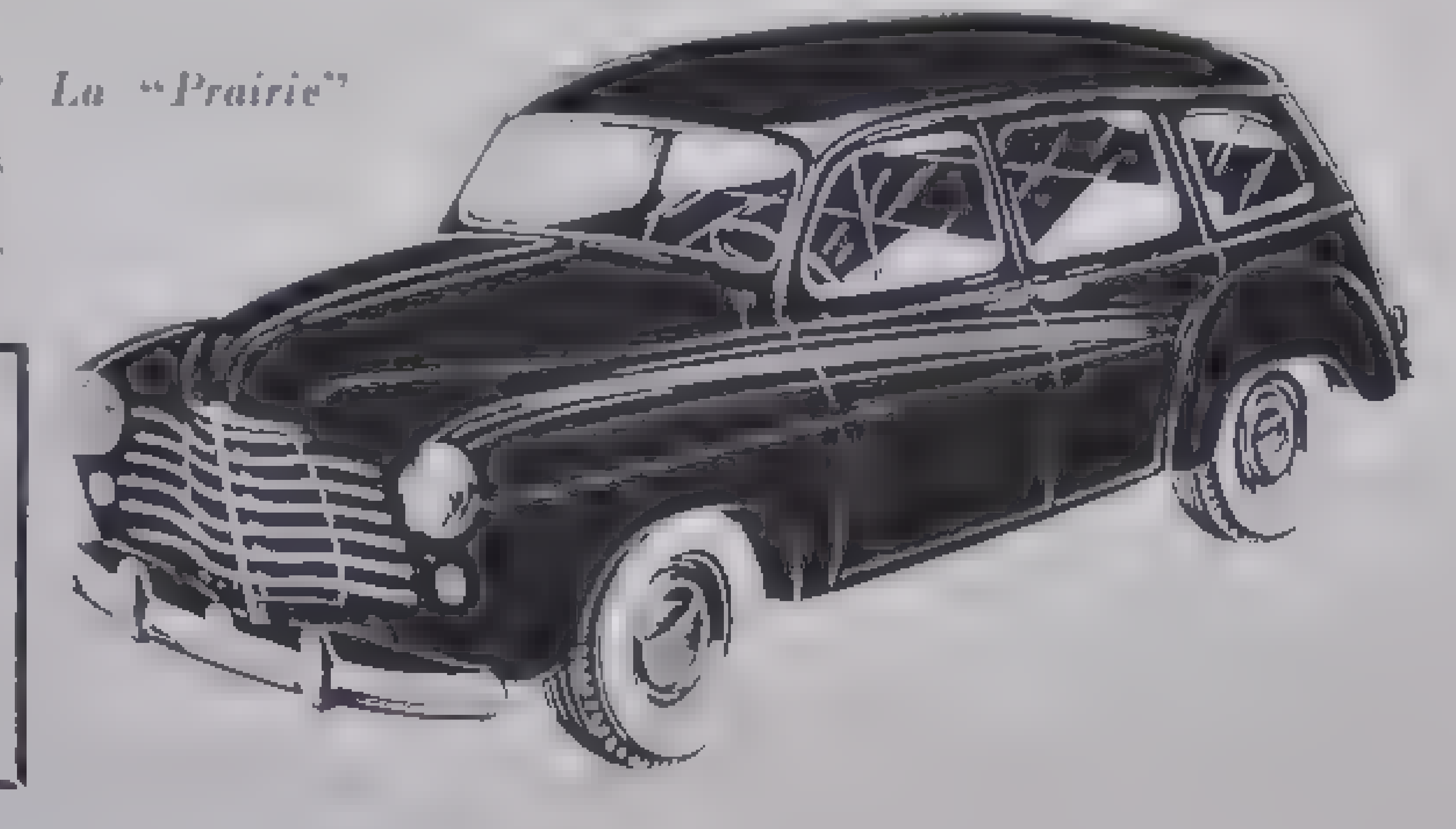


[illegible] pour ces deux derniers. Les carrosseries seront d'une ligne nouvelle, agréable de bon goût et de sobriété, mais nous ne pouvons encore annoncer aucun autre détail technique.

Panhard prépare actuellement, de son côté, sa « Dynasport » type 120 qui sera équipée d'un moteur de 710 cm³ et sera fabriquée non seulement en berline tôlée, [illegible] décapotable. Elle sera plus spécifiquement [illegible] Sport » [illegible] a remporté, rappelons-le, différentes victoires dans le 20e rallye de Monte-Carlo, aux concours d'élégance de Nice et au concours de confort.

Chez *Ford*, la « Vedette 50 » sera présentée sous trois carrosseries : cabriolet décapotable, coupé d'affaires et berline. Ce modèle a été très sensiblement amélioré comparativement à celui de 1949. La « Vedette 1950 » est une remarquable voiture de grand tourisme, rapide, qui offre toutes les garanties de sécurité et de confort. Elle autorise sur de longues distances des moyennes horaires de 80-90 kilomètres sans pousser et sans prendre de risques ; sur certains parcours, elle atteint même des moyennes bien supérieures. Au cours d'un essai effectué par M. Falcoz-Vigne pour l'Action Automobile et Touristique, avec [illegible] série, la meilleure moyenne horaire réalisée a été de 105,400 km. sur 218 km. parcourus. Ces améliorations apportées à la « Vedette » la classe indiscutablement parmi les réalisations actuelles les plus sérieuses et les plus réussies.

Les usines *Simca* avaient l'intention de présenter au Salon prochain une voiture à carrosserie-poutre, d'une conception nouvelle, mais la sortie en demeure très aléatoire. Toutefois, la construction de la Simca-six sera interrompue vers le mois d'août pour faire place à la mise au point de ce nouveau modèle.



La “Prairie”

ESSO-REVUE PARACHUTÉE AU GROENLAND !!

Plusieurs exemplaires du n° 32 d'Esso Revue (juin 1950), où figurait l'article « Deux jours avec Paul Émile Victor et les Expéditions polaires françaises, et de Pétrole Progrès n° 1, ont été parachutés aux membres de la Mission Nord. Le premier parachutage a été effectué à la Station Centrale dans la nuit du 22 au 23 juin ; d'autres ont suivi, au-dessus du camp VI et des principales installations des Expéditions polaires françaises au Groenland. Voilà le dernier cri en matière de diffusion de la presse !

NOUVELLES DE L'AUTOMOBILE

(suite)



La Hotchkiss-Grégoire.

qui sera toujours équipé du moteur 1.200 cm³, actuellement monté sur la Simca-huit.

Mais que les propriétaires de Simca-six se rassurent, la production de toutes les pièces de rechange sera poursuivie de manière à satisfaire à leurs exigences !

Les fervents de « grosses cylindrées » attendent avec impatience la sortie du prototype 2 litres *Hotchkiss-Grégoire*, dont les performances nous sont connues depuis quelques mois déjà. Nous pouvons les résumer ainsi :

moteur 4 cylindres horizontaux opposés par groupe de deux, placé en porte-à-faux à l'avant de la voiture, elle-même traction avant munie d'une suspension avant et arrière à flexibilité variable.

la carrosserie, en alliage d'aluminium, transporte cinq personnes (3 à l'avant, 2 à l'arrière).

sa vitesse en pointe est de 145 km. à l'heure, sa moyenne horaire de 80 km. pour une consommation de 8 à 9 litres aux cent.

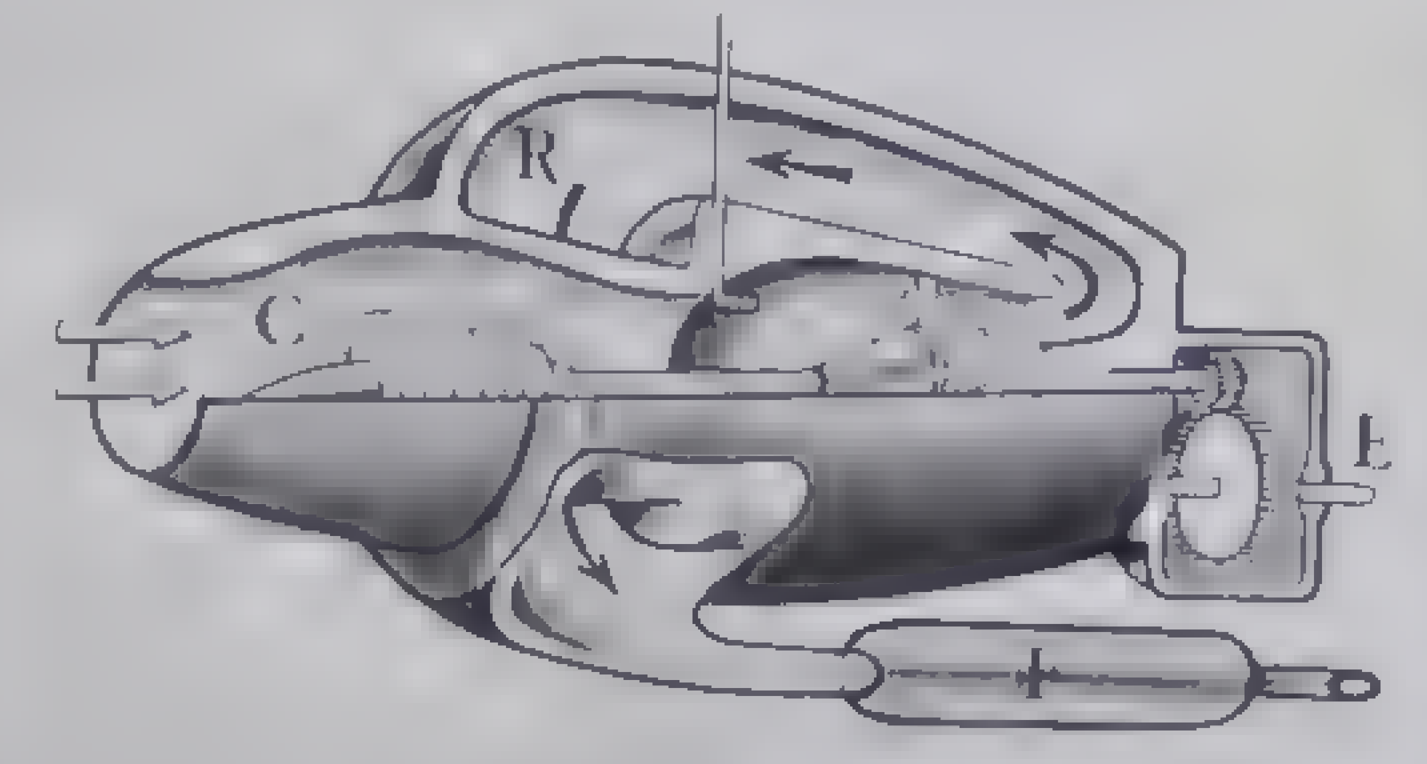
Depuis sa naissance « la Hotchkiss-Grégoire » a subi divers changements : la puissance du moteur a été portée de 66 à 71 CV. et la carrosserie a été allongée à l'arrière de dix centimètres ; les lignes générales de la coque ont été plus affinées encore et le luxe du tableau de bord, des banquettes, plus étudié dans les détails.

Par sa conception, ce prototype concilie les qualités des moyennes voitures européennes et des grosses cylindrées américaines, à savoir pour les premières, la tenue de route et l'économie, et pour les secondes, le confort et la souplesse.

Mais nous ne pouvons pour l'instant que laisser aller notre imagination ! Sa construction en série n'est prévue que pour 1951 et il demeure encore impossible de fixer son prix même approximativement ; nous pensons, d'après l'allure générale de la voiture, qu'il avoisinera le million !... Là encore, laissons aller notre imagination !... Elle nous emmènera sur la grande route bordée d'arbres à cent-quarante-cinq kilomètres à l'heure !...



LA TURBINE POUR AUTOMOBILES



Celle-ci n'est autre qu'un turbo-propulseur dans lequel la presque totalité de la puissance obtenue par la déflagration des gaz est employée pour actionner le compresseur C et surtout pour faire tourner les roues arrière du véhicule en E. La poussée par réaction n'est donc plus, ici, utilisée à l'arrière et les gaz d'échappement traversent un réchauffeur R auquel ils abandonnent une partie de leurs calories, celles-ci servant à élever la température de l'air venant du compresseur, ce qui améliore le rendement de la machine. Ces mêmes gaz sont ensuite éjectés par un silencieux F, comme dans un moteur à explosion.

Achèterons-nous bientôt une AUTOMOBILE A TURBINES ?

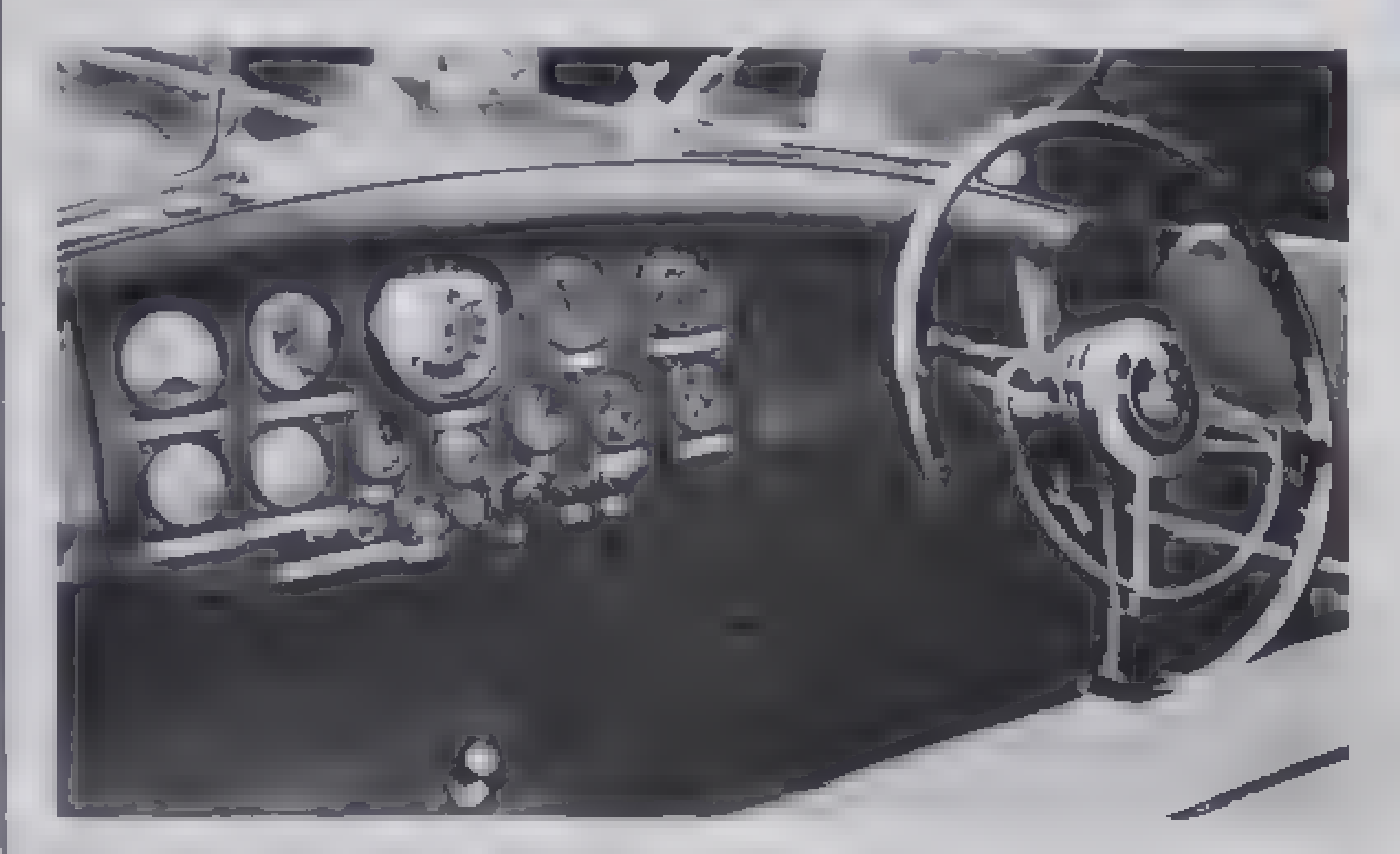
Le classique moteur à explosion est dangereusement menacé !... L'Angleterre vient de faire les premiers essais d'une voiture propulsée par turbines à gaz et ce prototype a réalisé, sans incident, une vitesse de 150 km. h. sur l'aérodrome de Silverstone. La « Rover » a été étudiée par les usines du même nom ; en Hollande et aux U.S.A. des travaux sont en cours afin de mettre au point ces « révolutionnaires » turbines à gaz pour automobile. En France, la Société *Turbomeca* a construit une remarquable turbine à gaz qui ne pèse que 70 kg. et développe 140 CV. à 35.000 t/min. Elle est d'un fonctionnement très sûr et, avant la fin de l'année, la Société Turbomeca pense l'appliquer à l'automobile. Cette application est retardée par la difficile question de la transmission du mouvement aux roues, actuellement à l'étude.

La turbine, engin rotatif, permet des vitesses plus considérables que le moteur à pistons, dont les mouvements alternatifs limitent le régime. Elle atteint pratiquement des vitesses de rotation de 30 à 50.000 t/min. qui donnent au moteur un accroissement de puissance considérable ; on a constaté, en outre, par rapport aux moteurs à explosion, un rendement thermique et un équilibre dynamique parfaits, un encombrement d'environ 30 % inférieur et un poids qui, dans certains cas et grâce aux alliages légers, ne dépasse pas 500 grammes par CV. A remarquer encore la grande simplicité du système : suppression du radiateur, du ventilateur, du carburateur, de la boîte de vitesse et de l'embrayage ! Grande simplification du graissage et économie d'huile. Ajoutons à cela la possibilité d'utiliser des combustibles de qualités diverses : essence, alcool, gas-oil, pétrole. Tels sont les avantages, mais il y a les inconvénients ! Ils ont trait, pour l'instant, à la consommation très forte de carburant et à la nécessité d'utiliser pour la construction des métaux capables de résister aux températures et aux forces centrifuges très élevées auxquels sont soumis les disques-turbines et les ailettes. Le dernier problème est celui de la transmission du mouvement aux roues. Les solutions préconisées sont : soit un réducteur de vitesse à engrenages, soit une transmission à fluide ou électrique, soit un système de deux turbines indépendantes, dont l'une à vitesse et couple variable.

Mais ces différents problèmes ne rendent pas impossible l'emploi de la turbine à gaz sur les automobiles, car nous ne devons pas oublier que la technique n'en est encore qu'à ses débuts et elle réalisera de grands progrès dans un proche avenir.



La Rover pendant ses essais à Silverstone. Au volant, C. Wilks, ingénieur en chef de la Rover Company



Le tableau de bord du prototype Rover

U.S.A.

L'INSPECTION AÉRIENNE DES PIPES-LINES

Jusqu'à la dernière guerre, l'inspection des pipe-lines en vue de déceler les fuites possibles s'effectuait à pied. Pendant l'espace de temps nécessaire pour rendre compte aux chefs de la station de pompage la plus voisine qui pouvait parfois représenter une demi-journée, une fuite presque insignifiante avait pu s'aggraver et entraîner des pertes sérieuses.

Actuellement, presque tous les grands pipe-lines des États-Unis sont constamment inspectés par des pilotes spécialisés. L'industrie du pétrole emploie à cette tâche 80 avions. Le même mode d'inspection a d'ailleurs été adopté par les sociétés de téléphone et les sociétés d'électricité pour la surveillance de leurs lignes. Le Gouvernement fédéral a aussi accordé à 241 sociétés l'autorisation d'effectuer des patrouilles aériennes de contrôle.

Les avions qui surveillent les pipe-lines volent à des altitudes variant de 50 à 200 mètres et à une vitesse d'environ 150 kilomètres à l'heure. Lorsque le pilote a repéré une fuite, il rédige brièvement une note indiquant le point où elle s'est produite et son importance approximative. Cette note, enfermée dans une enveloppe lestée, est jetée sur la station de pompage la plus proche. Le chef de station téléphone les indications nécessaires au chef de district et, quelques minutes plus tard, une équipe de réparation guidée par radio-téléphone se met en route vers le point où la fuite a été repérée.

Les pilotes affectés à ce travail atteignent un tel degré d'entraînement que, d'une hauteur de 75 à 100 m., ils arrivent à repérer une fuite de 250 ou 300 litres d'huile. La revue *The Lamp*, à laquelle nous empruntons ces indications, cite comme exemple le rapport fourni récemment par une équipe de réparations de l'Interstate Oil Pipe-line Company, filiale de la Standard de Jersey : « Équipe arrivée au point indiqué par pilote 18 minutes après ordres reçus. Fuite du joint réparée ».

MEXIQUE

RECHERCHE DU PÉTROLE PAR RADIO-ACTIVITÉ..

José T. Baez, membre de l'Association Nationale des Techniciens Mexicains, au cours d'une conférence qu'il a faite à l'occasion d'un congrès pétrolier à Mexico, vient d'indiquer que l'on peut utiliser la radioactivité artificielle dans la recherche du pétrole. Un compteur Geiger, qui est introduit dans un forage, peut indiquer si les couches d'argile et de sable contiennent du pétrole, de l'eau, ou si elles sont sèches.

CANADA

*Mise en construction de la Nouvelle Raffinerie de l'IMPERIAL OIL Cie*

Les travaux de construction de la nouvelle raffinerie de l'Imperial Oil Ltd à East St. Paul ont été inaugurés à la fin avril.

La capacité de la raffinerie sera de 10.000 barils par jour (environ 500.000 tonnes par an), elle s'étendra sur 150 hectares et coûtera approximativement 10 milliards. Les travaux devraient être terminés en mai 1951.

Elle sera approvisionnée en brut des nouveaux champs de l'Alberta, grâce au pipe-line en cours de construction entre Edmonton et le Lac Supérieur. Cette raffinerie sera la première des raffineries canadiennes à posséder une installation de cracking catalytique.



NOS JEUX

I. Dans ce texte d'allure militaire manquent plusieurs mots, tous féminins. Et pourtant il ne s'agit que de soldats et non de soldates !

Perchée en haut de la tour, la .... attentive, telle sœur Anne, surveillait la route. Elle avait remarqué une .... furtive. .... curieuse qui se rapprochait lentement.

Halte-là, cria la .... armée qui faisait les cent pas !

On alla chercher la pâle .... du Commandant qui chantait dans la cour, à pleine voix. Une vraie .... chantante qui aurait pu facilement être une .... applaudie à l'Opéra !

Le malentendu fut découvert à temps. Il n'y eut pas de ... innocente. La ...... furtive qu'on avait arrêtée était une ...... chargée d'un pli urgent.

II. Voici à présent onze questions de science auxquelles vous devriez pouvoir répondre :

1. Y a-t-il des oiseaux qui ne volent pas ?

2. Quand les pneus de la voiture étaient neufs, le compteur de vitesse donnait des indications exactes. Avec des pneus usés, en est-il de même ?

3. Comment faire fondre complètement et rapidement du sel de cuisine ?

4. Quelle est la plus longue des quatre saisons ?

5. Deux arbres, du même âge et de même taille, sont plantés l'un en plein champ, l'autre dans une forêt. Quel est celui qui donne la meilleure ombre ?

6. Existe-t-il des métaux qui flottent sur l'eau ?

7. Pourquoi les explorateurs polaires se servent-ils de fourchettes et de cuillères en bois et non en métal ?

8. Avec les pierres de la grande pyramide de Cheops, serait-il possible de construire tout autour de la France un mur de 1 m 50 de hauteur sur 1 m. de largeur ?

9. Quelle est la latitude du Pôle Nord ?

10. Pour faire sécher du linge à l'intérieur de la maison, vaut-il mieux le suspendre le plus haut ou le plus bas possible ?

11. Cinq œufs durs et cinq œufs crus sont placés dans le même récipient. Comment les reconnaître sans les briser ?

Réponses en page 28.

U.S.A.

LE TRAFIC TRANSATLANTIQUE A AUGMENTÉ DE 100 % EN 1949

Les lignes aériennes qui effectuent un trafic transatlantique entre New-York et différents pays européens, ont transporté 418.875 passagers durant l'année 1949. Ce chiffre représente, à peu près, une augmentation de 100 % sur le chiffre de 211.139 passagers transportés au cours de l'année précédente. Dans les chiffres ci-dessus, ne sont compris que les résultats obtenus par neuf grandes compagnies : française (1), hollandaise (1), scandinave (1), belge (1), suisse (1), anglaise (1) et américaines (3).

Les vols des Trans-Canadian Airlines et de la B.O.A.C. entre Londres et Montréal en sont exclus, de même que les passagers transportés par des lignes secondaires.

AIRE-SUR-ADOUR

Le pilote L. Bourrieau a terminé les vols de mise au point des deux prototypes CM 8 R 13 « Sylphe » (nouvelle dénomination du « Fouga Cyclone »).

Le 02 a été livré au Centre d'Essais en vol de Brétigny après avoir accompli, dans les meilleures conditions, le trajet Aire-sur-Adour-Paris.

Avec le 01, L. Bourrieau s'est rendu d'Aire-sur-Adour à White Waltham, près Londres, à la demande de la Royal Aeronautical Society. Une démonstration a été faite à la Garden Party organisée par la R.Ae.S. le 11 mai. Le voyage de retour à Brétigny a été effectué à une vitesse moyenne de 200 km. h.

Ces voyages de démonstration constituent, non seulement une heureuse propagande étant donné l'intérêt suscité par les vols du « Sylphe Piméné », mais une expérience d'utilisation qui justifie pleinement l'adoption du réacteur Turboméca comme mode de propulsion d'un avion léger.

TEXAS

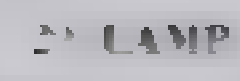
Tubes en matière plastique

Le premier élément de tubage constitué entièrement en matière plastique vient d'être mis en place sur une concession pétrolière du Texas. Ce genre de tube, qui résiste bien à la corrosion, a également été utilisé dans des conduites sous faibles pressions destinées à transporter du brut corrosif, du gaz naturel non purifié et de l'eau douce ou salée. L'usage des matières plastiques permet de réaliser un gain de poids de l'ordre de 11/12, ce qui entraîne également des économies sur la manutention. D'autre part, les pipe-lines en matière plastique sont suffisamment flexibles pour épouser les formes du terrain sur lequel ils sont posés.



STATISTIQUES
et Colonies de Vacances en 1949

COLONIE



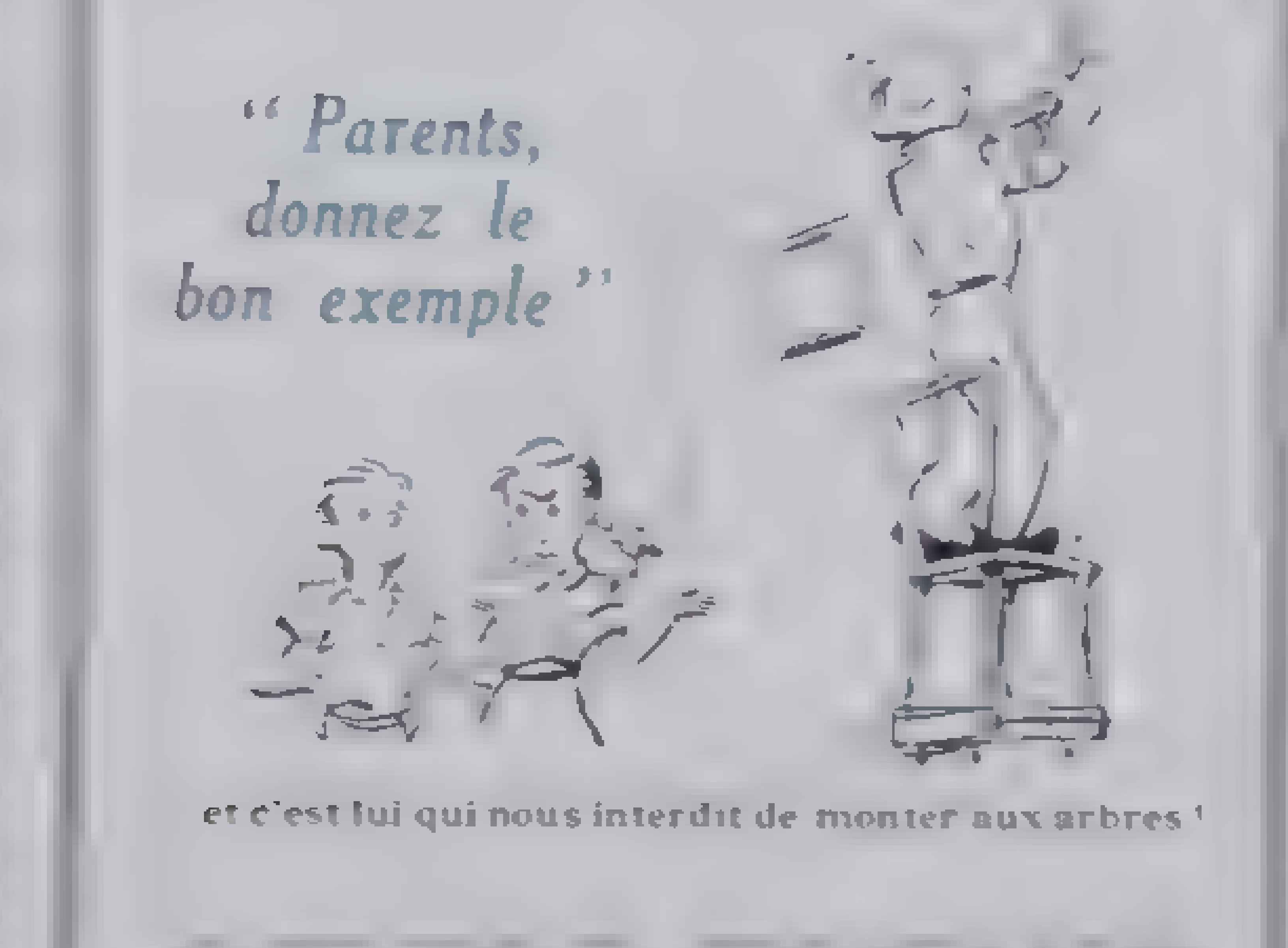
Pain	[illegible]
Vin	[illegible]
Lait	[illegible]
Café, orge et chocolat	[illegible] kg
Matières grasses	[illegible] kg
Sucre	[illegible] kg
Viande, volaille, poisson	2.028 kg.
Œufs	230 dz.
Légumes verts	2.640 kg
Pommes de terre	6.100 kg
Légumes secs	148 kg
Pâtes	157 kg
Fromage blanc	539 kg
Camembert ou crème de gruyère	730 btes.

DESSERTS

Fruits	1.560 kg.
Gâteaux et confitures	251 kg.



DU PÉTROLE au Collège



et c'est lui qui nous interdit de monter aux arbres !

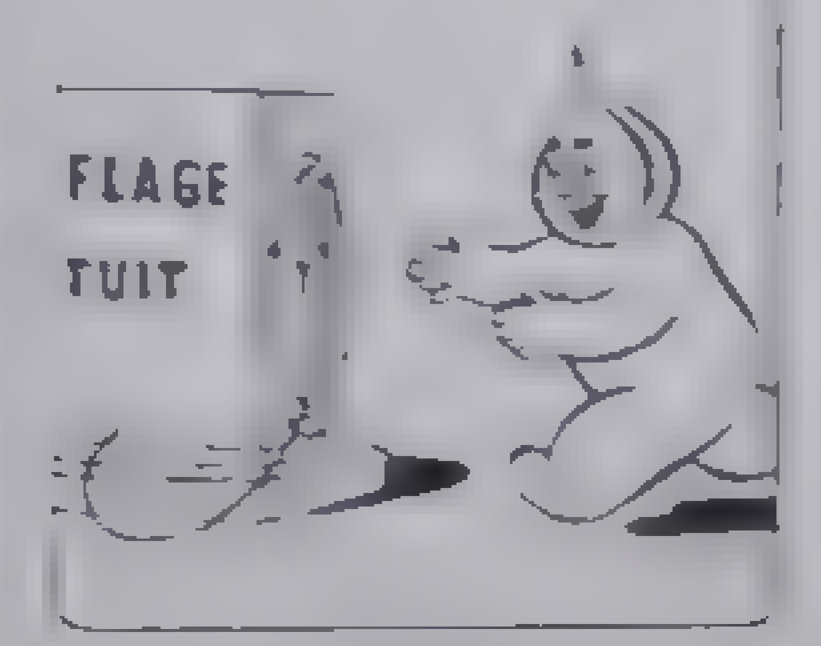


PODOMÉTRIE

DE L'AIR GRATIS !...









De-ci... de-là...

CHOISISSEZ BIEN LES COULEURS !

La psychologie des couleurs n'est plus maintenant un simple jeu. Certes, la fantaisie féminine trouve toujours dans les couleurs une expression saisonnière de la mode ; certaines couleurs vont mieux que d'autres, le teint, les yeux, ou les cheveux, ressortent mieux à une telle ou telle teinte de robe ; une couleur foncée fait « très chic » à condition de l'égayer d'un ornement brillant ; une couleur pâle n'est seyante qu'unie à une autre qui fait contraste, etc. On écrirait des volumes sur les considérations discutées en salon, c'est là un domaine réservé où l'on croit peut-être encore que le rouge est amour, le bleu bonté, et le jaune... gaieté. La psychologie des couleurs est une science expérimentale qui bientôt imposera ses lois. Un hôtelier de Lyon, renommé pour sa bonne cuisine, a frisé la faillite parce qu'il avait mal choisi son éclairage. Des lampes diffusant une lumière rouge et verte donnaient aux rôtis une teinte grisâtre, écœurante, la crème fraîche était rouge sang, et les céleris devenaient roses. A Paris, un boucher avait fait peindre les murs et le plafond de sa boucherie en jaune vif. Un mois plus tard, le commerçant voyait tomber son chiffre de recettes. Après avoir regardé un certain temps les couleurs murales, l'acheteur découvrait la viande légèrement teintée en bleu sale. Il suffit alors de repeindre les murs de la boutique en bleu vert pour redonner, par contraste, une couleur rouge écarlate à la viande, et rétablir ainsi la prospérité du commerce. Durant la dernière guerre, la Marine américaine changea les chemises bleues de ses matelots, qui travaillaient aux installations côtières dans les secteurs infestés de malaria. Les hommes à chemises bleues étaient bien plus souvent piqués par les moustiques que ceux à chemises blanches. Les moustiques et les nombreux insectes de nuit, qui viennent voleter autour des lampes, sont repoussés par les ampoules de couleur orange.

On peint les usines d'une certaine manière, afin d'accélérer la fabrication et d'accroître la sécurité. Le choix heureux des coloris et des contrastes systématiques ont permis d'obtenir une action stimulante. Ils facilitent le travail de telle façon que l'ouvrier peut différencier le bâti de sa machine (peint en vert clair) de la région où il déplace ses mains (peinte en couleur crème). Le plafond de l'usine sera blanc, les murs gris-vert, le sol couleur chamois, le matériel de secours contre l'incendie rouge, les boîtes de pharmacie de secours vertes, toutes les parties tournantes ou les obstacles imprévus qui constituent un danger, les fossés, les crochets de grues, les plateaux de monte-charge seront jaunes rayés de noir, les boîtes de commande électrique des appareils et les leviers seront gris. Nulle esthétique ne commande le choix de ces teintes. C'est la sécurité et la vie pratique de l'usine qui orientent le choix.

Et de même, le choix heureux d'un coloris d'une chambre à coucher ou d'une salle à manger, peut rétablir l'union et le bonheur dans un ménage.

(Extrait du Bulletin « Lux » des Etablissements Prouvost Dollé et Cie à Lille).

REVUE DE LA PRESSE

BOLIVIE

LOCOMOTIVE DIESEL ÉLECTRIQUE

(Sulzer de 730 ch. pour le Ferro carril Machacamarca-Uncia en Bolivie).

Le chemin de fer à voie métrique Machacamarca-Uncia, situé au cœur de la Bolivie, relie les mines d'étain de Catavi, Uncia et Huanuni, à la station de Machacamarca, sur la ligne principale bolivienne La Paz-Antofagasta. Les trains de voyageurs de l'embranchement empruntent d'ailleurs cette artère nord-sud jusqu'à la station de correspondance d'Oruro. La ligne minière, longue de 102 km, compte de nombreuses courbes de 70 m. de rayon seulement, des rampes encore plus nombreuses de 25 ‰ et monte de l'altitude fort respectable de 3.701 m. à Machacamarca jusqu'au Paso de Bombo, col d'une des chaînes de la Cordillère des Andes, culminant à 4.102 m. ! Ajoutons que les trains atteignent [illegible] tonnes et circulent dans une atmosphère [illegible] température varie entre [illegible] et [illegible]° C. à l'ombre. Le service vapeur, dans ces conditions, était plein d'imprévus. C'est pourquoi le réseau a commandé une locomotive Diesel électrique Sulzer-Oerlikon-Nivelles, livrée le 6 mars dernier, et remplaçant plusieurs locomotives vapeur, tout en nécessitant un approvisionnement en combustible sept fois moindre. La locomotive, unique en son genre en raison des performances exceptionnelles en haute altitude qui lui sont demandées, comporte un moteur Diesel six cylindres quatre temps de construction soudée et naturellement à turbo-soufflante de suralimentation. La génératrice électrique principale entraînée par le moteur Diesel alimente deux gros moteurs de traction placés dans chaque bogie, chacun d'eux entraînant les trois essieux du bogie correspondant par un train d'engrenages et des bielles, ce qui est sans inconvénient pour une machine limitée à 60 km/h. par les difficultés de la ligne.

Pour terminer, notons que cette remarquable locomotive pour voie métrique de haute altitude est capable, en service continu, de remorquer 250 tonnes sur toute la ligne en quatre heures, et des trains de voyageurs de 100 tonnes en trois heures entre Machacamarca et Uncia ou inversement.

(Extrait de « Notre Métier », journal de la S. N. C. F.).

ANGLETERRE

LOCOMOTIVES A RÉACTION

Les chemins de fer britanniques mettront en service, vers la fin de cette année, des locomotives mues par turbine à gaz.

La construction des moteurs commencera à Manchester dans quelques semaines. La locomotive aura une puissance de 2.500 CV et pourra remorquer un train de [illegible] tonnes à plus de 130 kilomètres à l'heure. Elle sera longue d'environ 20 mètres, pèsera 120 tonnes et sa vitesse maximum sera d'environ 145 km. h.

Le groupe moteur sera fixé au châssis par une suspension élastique. Au démarrage, l'huile sera allumée par une barre de métal chauffée au rouge électriquement, et la turbine fournira ensuite sa propre accélération, passant du froid au chaud en quatre minutes environ. Au départ, la locomotive est propulsée par un moteur diesel de 100 CV, lequel actionne une dynamo auxiliaire de 65 kilowatts.

Le rôle de l'installation motrice auxiliaire est de faire tourner l'installation principale à une vitesse suffisante pour que le compresseur puisse envoyer l'air dans la chambre à combustion, à la pression requise pour l'allumage. Lorsque la turbine tourne à plein, l'alimentation de carburant passe de l'huile diesel à l'huile brute.

(Extrait de Esso-Informations (Esso-Standard Algérie, 15 Mai [illegible])

IODE

L'industrie pétrolière produit actuellement près de la moitié des 1.500.000 livres d'iode qui sont consommées chaque année aux Etats-Unis. L'iode, utilisée surtout comme antiseptique, s'obtient à partir d'une saumure qui s'échappe en même temps que le pétrole dans certains puits productifs. C'est en 1926 que l'on récupéra pour la première fois, en Louisiane, de l'iode dans un puits pétrolier.

(Extraits de la « REVUE PÉTROLIÈRE »).

L'AUTOMOBILE depuis sa naissance

La première voiture fut inventée par l'ingénieur Cugnot, né à Void, en Lorraine. C'était un chariot à vapeur, dont les premiers essais furent faits en 1770 à l'intérieur de l'arsenal. On raconte même qu'au cours de ces essais, la machine renversa un des murs de la cour. La voiture de Cugnot est le véritable ancêtre de l'automobile. Elle a trois roues, deux à l'arrière et une à l'avant, qui était motrice et directrice.

Ce n'est toutefois qu'après l'invention du moteur à pétrole que l'automobile fut vraiment rendue pratique.

Les principales améliorations apportées aux moteurs furent réalisées par le Français Fernand Forest. C'est lui qui, en 1875, établit un moteur horizontal à refroidissement par air. En 1885, il appliqua l'allumage par magnéto et, en 1889, il construisit un moteur à quatre cylindres monobloc. Forest vécut très pauvre et ne put exploiter ses brevets. En 1900, on vendit même ses meubles et tout son matériel.

La première voiture construite en France le fut par Panhard et Levassor en 1890, et c'est avec une voiture de ce type que M. Levassor gagna en 1891 le prix de la course Paris à Bordeaux et retour à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure ! Voici quel était le règlement de la course en 1881 : « Chaque voiture, montée par l'inventeur ou son représentant, devra fournir, pour l'épreuve éliminatoire, un trajet de 50 kilomètres en quatre heures, et ce, pour bien indiquer qu'il ne s'agit pas là d'expériences de grande vitesse, l'allure de 18 km. 500 à l'heure était suffisante pour la promenade et les affaires. »

On n'était pas exigeant à cette époque et nous sommes loin des folles allures d'aujourd'hui.

L'automobile est certainement l'une des inventions à laquelle la science française a le plus contribué. Les principales caractéristiques des voitures modernes sont presque toutes dues à des constructeurs français : boîte de vitesse, différentiel, roues avant indépendantes, etc., etc.

(Extrait de TRAVAIL & MAITRISE).

NOUVEAUX CARS

Au début du mois dernier, le nouveau car Renault, à moteur couché à plat sous la caisse, est entré en service sur l'itinéraire Paris-Genève-Montreux. La Route Blanche qu'emprunte la nouvelle ligne, par Sens, Dijon et le Jura, est l'un des itinéraires touristiques et gastronomiques les plus réputés de France. Tous les voyageurs qui participèrent au voyage inaugural furent unanimes à faire part de leurs impressions d'extrême confort : silence, souplesse de la suspension, absence d'odeurs désagréables, aisance et cube d'air.

(Extrait du Bulletin d'Information de la Régie Nle des Usines Renault).

Les Autorails sur la ligne AIX-MARSEILLE

Nous lisons dans les colonnes de notre confrère, LE MÉRIDIONAL *Dimanche*, sous la rubrique : « La parole est à nos lecteurs » :

« Vitesse : « La ligne de chemin de fer qui relie Aix et Marseille [illegible] mauvaise réputation et la c[illegible] désertait la gare des voyageurs. Les autorails ayant réduit considérablement le temps du parcours, nombreux sont ceux qui l'empruntent à nouveau. Le progrès constant des divers modes de transport transforme le déplacement entre Aix et Marseille en une promenade agréable. »

(Extrait de « Notre Métier », journal hebdomadaire de la S. N. C. F.).

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES ENVISAGÉES OU PRISES AU COURS DU MOIS DE MAI 1950

DISPOSITIONS LÉGALES

Allocations de logement

(*Suite au tableau « Allocations de logement » inséré dans l'Esso Revue N° 23 du mois d'Août 1949*).

Deux décrets datés du 10 mai 1950 (*J.O.* du 11 mai 1950) apportent les précisions suivantes pour l'application de la loi du 2 août 1949 qui avait étendu le bénéfice des alloca- [illegible]

[illegible] aux jeunes ménages sans enfant, bénéficiant de l'allocation de salaire unique ;

aux personnes ou ménages ayant un enfant à charge et bénéficiant de l'allocation de salaire unique ;

aux personnes qui, bien que n'exerçant pas d'activité professionnelle, avaient fait reconnaître leur droit aux allocations familiales.

1° Le pourcentage minimum de ressources, y compris les prestations familiales, devant être consacré au loyer est fixé à :

5 % pour les jeunes ménages sans enfant,

4,5 % pour les ménages ayant un enfant à charge.

2° Le coefficient de proportionnalité (par lequel doit être multipliée la différence en centaines de francs entre le loyer payé et le loyer minimum) est fixé à :

3 % pour les jeunes ménages sans enfant,

3 % pour les ménages ayant un enfant à charge.

3° Il ne sera pas tenu compte, pour le calcul des allocations de logement, de la partie du *loyer mensuel* dépassant Fr. 2.700 pour les jeunes ménages sans enfant et les ménages ayant un enfant à charge. Pour les ménages ayant plus d'un enfant à charge, ce chiffre est augmenté de Fr. 300 par enfant, au-delà du premier (1).

(1) [illegible] qui occupent un logement construit ou achevé après le 1er septembre 1948 ou situé dans [illegible] 1er septembre 1939, il est augmenté, en ce cas, de Fr. 600 par enfant au delà du deuxième.

4° La détermination du plafond des ressources admis pour bénéficier des allocations de logement est modifiée. A titre transitoire et jusqu'à une date qui sera fixée par décret, les allocations de logement seront versées aux ayants droit si :

« Le demandeur n'a pas disposé, « l'année précédente, de revenus « nets imposables au titre de la « surtaxe progressive supérieurs à « [illegible] ayant servi de base au calcul « des allocations familiales versées « [illegible] salariés au cours « [illegible] correspondante, ce « plafond de ressources étant majoré « d'un tiers par enfant à charge ».

En 1948, année prise en considération pour la détermination du droit aux allocations de logement jusqu'au 1er juillet 1950, la somme des salaires mensuels ayant servi de base au calcul des prestations familiales s'est élevé à Fr. 132.000 (Base Première Zone Région Parisienne). Le plafond de ressources ressort donc, pour l'année considérée, à Fr. 396.000 (Base Première Zone [illegible]) imposables ; il est majoré d'un tiers par enfant à charge.

5° La date d'entrée en vigueur des allocations de logement est fixée :

au 1er janvier 1949 pour les familles comptant deux enfants et plus,

au 1er septembre 1949 pour les autres bénéficiaires.

Frais de déplacement des Ouvriers

A compter du 1er mai 1950, les frais de déplacement du Personnel ouvrier sont fixés comme suit :

a) Région Parisienne (Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne), Marseille et sa banlieue industrielle, localités côtières des Bouches-du-Rhône, des Alpes-Maritimes et du Var :

Journée complète ... (au lieu de Fr. 850)	Fr. 950
Petit déjeuner ... (Sans changement)	Fr. [illegible]
Repas Midi ... (au lieu de Fr. [illegible])	Fr. 300
Repas Soir ... (au lieu de Fr. [illegible])	Fr. 300
Chambre ... (Sans changement)	Fr. 300

b) Autres localités

Journée complète ... (au lieu de Fr. 750)	Fr. 850
Petit déjeuner ... (Sans changement)	Fr. 40
Repas midi ... (au lieu de Fr. 230)	Fr. 280
Repas soir ... (au lieu de Fr. 230)	Fr. 280
Chambre ... (Sans changement)	Fr. 250

Indemnités de panier de nuit Majorations pour quarts permanents et pour quarts accidentels (Raffineries)

A compter du 1er mai 1950, les montants des indemnités dites « de panier » ou appelées différemment [illegible] avec le même objet, ont été modifiées de la façon suivante :

1° Indemnités fixées par les Conventions Collectives :

Majorations pour quarts (Raffineries de la Basse Seine)

Quarts permanents
Nuit : Fr. 77 au lieu de Fr. 65
[illegible]
Quarts accidentels [illegible]
[illegible] accidentellement de [illegible]
Deux premiers jours
Nuit : Fr. 89 au lieu de [illegible]
Jour : Fr. 12 au lieu de [illegible]
Jours suivants
Nuit : Fr. 77 au lieu de Fr. 65
Jour : [illegible]

2° Indemnités de panier ne résultant pas de l'application des Conventions Collectives :

Fr. 85 (Base Première Zone Région Parisienne), au lieu de Fr. [illegible]

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Prime d'assiduité et prime spéciale

Comme suite aux mesures qui ont été prises dernièrement pour les Raffineries, la Direction a décidé de [illegible] prime d'assiduité (ou la prime spéciale pour les cadres) de 2 %.

Cette prime, dont les modalités d'attribution restent inchangées, se trouve ainsi portée de 8 à 10 %.

Versement Rétroactif ou "Rachat" des Cotisations d'Assurance "Vieillesse" à la Sécurité Sociale.

La loi du 23 août 1948 avait autorisé les personnes salariées (en activité de service ou même déjà retraitées) n'ayant pas cotisé aux Assurances sociales durant une période quelconque entre le 1er juillet 1930 et le 31 décembre 1946, du fait d'un salaire dépassant le plafond [illegible] assujettissement, à effectuer le versement rétroactif de leurs cotisations afin d'avoir droit à une rente ou pension d'assurance-vieillesse à la Sécurité sociale, ou d'en augmenter le montant.

Ces dispositions avaient d'ailleurs été commentées dans l'*Esso-Revue* n° 20, mai 1949, page 24.

Le délai prévu pour effectuer ce rachat expirait le 23 août 1949. Une loi du 10 juin 1950, parue au *Journal Officiel* du 11 juin 1950, ouvre en faveur des retardataires un nouveau délai qui expirera irrévocablement le 12 septembre 1950.

La date d'entrée en jouissance de la rente ou pension attribuée aux bénéficiaires de la présente loi, [illegible] au 1er juillet 1950.

Nous rappelons que les assurés, dont la pension ou rente d'Assurances sociales est déjà liquidée sans qu'ils aient utilisé la faculté de rachat, peuvent effectuer le versement prévu par la nouvelle loi, et leur pension ou rente sera révisée avec effet au 1er juillet 1950.

Les membres de notre personnel, aussi bien actifs que retraités, ayant été avertis en temps utile des dispositions de la loi du 23 août 1948, nous sommes convaincus que tous ceux qui pouvaient bénéficier des dispositions de cette loi ont bien fait leur demande de rachat avant le 23 août 1949. Toutefois, étant donné l'importance de cette question, nous croyons préférable de les aviser du nouveau délai accordé [illegible] tuels. Toutes précisions complémentaires pourront d'ailleurs être obtenues auprès du Département Retraites et Sécurité sociale, 8, avenue des Champs-Elysées.

● A la suite du renouvellement des Comités d'Etablissement, le Comité Central d'Entreprise se trouve composé, pour 1950, de la façon suivante :

20 MEMBRES TITULAIRES

Collège	Nom et Prénom du Délégué	Comité d'Etablissement représenté
	MM.	
« *Employés Ouvriers* » (13)	BERTI Alfred	Usine de Marseille
	BEUGIN Gaston	Entrepôt de Bègles
	BONNIN André	Aubervilliers-Gennevilliers
	DURAND Pierre	Siège Division Nord Est
	GILLO Paul	Port-Saint-Louis-du-Rhône
	GOUILLON Georges	Lyon Gatattes
	HOUBER Maurice	Port Jérôme
	MERSANT Frédéric	La Mailleraye
	MOLEAU Maurice	Rouen Centralisation
	VOPEZ Robert	Siège Social
	[illegible]GON Pierre	Usine de Saint Ouen
	SEUROT Camille	Siège Social
	VIANDIER Henri	Port-Jérôme
	MM.	
« *Agents de Maîtrise* » (4)	DISTINGUIN Victor	Siège Division Sud Est
	DURAND William	Port Jérôme
	FARMSTEUR Marcel	Siège Social
	ROY[illegible] Elie	Siège Division Sud Ouest
	MM.	
« *Cadres* » (3)	DUBOIS Maurice	Siège Division Nord Ouest
	PIGEON Emile	Siège Social
	TALLIN Pierre	Port Jérôme

20 MEMBRES SUPPLÉANTS

Collège	Nom et Prénom du Délégué	Comité d'Etablissement représenté
	MM.	
« *Employés-Ouvriers* » (13)	BODIN Paul	Siège Social
	CHABRAN Jean	Entrepôt de Bègles
	CHESNEL Charles	Aubervilliers-Gennevilliers
	DANIEL Pol	Siège Division Nord Est
	DISLER René	Port Jérôme
	DUREAU Pierre	La Mailleraye
	GENILLON Jacques	Lyon Gatattes
	HOLBEN Jules	Port-Jérôme
	JOLIVET Jules	Port Saint Louis-du-Rhône
	MEDARD Victor	Siège Social
	MONIER Etienne	Usine de Marseille
	NOEL Albert	Rouen Centralisation
	RAUS Roger	Usine de Saint Ouen
	MM.	
« *Agents de Maîtrise* » (4)	BLUM André	Siège Division Sud Ouest
	JACQUEMET Paul	Siège Social
	MOUCHOT Jean	[illegible]
	SAUSSOT Pierre	Siège Division Sud Est
	MM.	
« *Cadres* » (3)	BRAULT Marcel	Siège Division Nord Ouest
	DESPORT Jean	Port-Jérôme
	PITOIS René	Siège Social

[illegible] Le Comité d'Etablissement « Armement » n'ayant pu être constitué [illegible] la dernière Réunion du C.C.E., ses Représentants [illegible]

ENTRE NOUS · ENTRE NOUS · ENTRE NOUS · ENTRE NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de

Dominique, 1er enfant de M. Michel BRESCIANI, Service Immobilisation.

Annie, fille de M. François CARPENTIER, marinier à Saint-Ouen.

Marie Dominique, fille de M. Pierre DAUGUET, Département Agricole.

Dominique, fille de Mme DUMARCAY, Service Effectifs et Salaires.

Isabelle, 4e enfant de P. Georges de GUEAS, Département Coordination Raffinerie.

Marie-Catherine, fille de M. Jacques GERVAIS, Service Statistiques.

Marie-Claude, 2e enfant de M. Robert GUENARD, Département Approvisionnements.

Annie, 2e enfant de M. Lucien KAHN, Département Coordination Raffinerie.

Claude Jean-Marie, 3e enfant de M. ... MAISON, Ateliers de ...

Josette, fille de M. Older MOREAU, Aubervilliers.

Françoise, fille de M. Roger PICHARD, Département Finances.

Max, fils de M. Pierre POLAC, Département et Bitumes Emulsions.

Olivier, fils de M. Jacques RIOLS, Département Information.

Division Sud-Est

Michel, fils de M. DENY, Comptabilité Générale, Siège Division.

Jean, fils de M. René FERRIERE, Section utilités, Siège Division.

Gérard, fils de M. PARGNY, secteur de Valence.

Division Sud-Ouest

Jean, fils de M. Jean BUSQUET, Exploitation Siège Division.

Division Nord-Est

Olivier, fils de M. Gaston DUBOIS, secteur de Saint-Quentin.

Monique, fille de M. Marcel GALLOIS, secteur de Béthune.

Division Nord-Ouest

Philippe, 3e enfant de M. Paul DENAUX, Siège de la Division.

Claude, fils de M. Albert DUPUY, dépôt d'Orly.

M... France, 2e enfant de M. Robert GUILBAUD, secteur de Nantes.

Françoise Michèle, 2e enfant de M. Maurice LACROIX, usine de Gennevilliers.

Catherine, 4e enfant de M. Raymond LEBORGNE, usine de Grand Quevilly.

Françoise, fille de M. Roger LEMAITRE, secteur de Paris.

Catherine, fille de M. Henri PETITA, dépôt d'Orly.

Joëlle, 2e enfant de M. Jean SEGUR..., dépôt du Bourget.

Jean Louis, 3e enfant de M. Paul DUMONTIER.

Jean Marie, 3e enfant de M. Jean LE GAFFRIC.

Jean Pierre, 2e enfant de M. Raymond MOUCHARD.

Daniel, 3e enfant de M. Eugène PIQUER.

Raffinerie de Port-Jérôme

Philippe, 3e enfant de M. Jean BEAUDOUIN.

Jean Paul, 7e enfant de M. André BOUGON.

Lionel, fils de M. Fernand CABMONT.

Denis, 2e enfant de M. Georges COURCHAY.

Janine, 4e enfant de M. Marceau COURCHE.

Daniel, fils de M. Philippe FLEURY.

Béatrice, 2e enfant de M. André FRANÇOIS.

Alain, 2e enfant de M. Raymond HEBRANVAL.

Annie, 2e enfant de M. Henri LAMAISON.

Colette, 2e enfant de M. Max LECOQ.

Jean, fils de M. Roger LEFEBVRE.

Daniel, fils de M. Jean LEFEBVRE-LEBAS.

Jean-Claude, 4e enfant de M. Paul LEMAITRE.

Gérard, 8e enfant de M. Joseph LENORMAND.

Chantal, 2e enfant de M. Denis LESUEUR.

D... 1er enfant de M. André LEVESQUE.

Evelyne, fille de M. Robert LEVESQUE.

Maryse, fille de M. Robert LEYGONIE.

Eric, 2e enfant de M. Maurice MARES.

Jean-Claude, fils de M. Fernand RIOULT.

Anne Marie, 4e enfant de M. Jules ROULLAND.

... 1er enfant de M. Henri SEURIN.

Catherine, fille de M. Christian SOUDAIS.

Raffinerie de la Mailleraye

Marie-Claire, 4e enfant de M. Marius BULAN.

Pierre, 2e enfant de M. Ahmed TABOUNI.

Jacqueline, 4e enfant de M. Mouloud TEBBAL.

Nadine, fille de M. Jean THOMAS.

François, fils de M. Frantz UHLIRSH.

Jean-Claude, fils de M. René VASSE.

Stéphane, 4e enfant de M. Roger VOYER.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de

M. Robert DAUTIGNY, Département Construction et Entretien, avec Mlle P. DURANTET.

Mlle Christiane GUIBONNET, Secteur de Paris, avec M. LAPERGUE.

M. André HUMBERT, Service A.G.R. à Aubervilliers, avec Mlle G. SIESLER.

Mlle Yvonne KERSALE, Siège de la D.N.O. avec M. René DHULUT.

Mlle Jeannie MAGUER, Département Construction et Entretien, avec M. MENOU.

M. André VEROT, Département Construction et Entretien, avec Mlle M. LAGORGE.

M. René JALGLER, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mademoiselle ... LENOTR.

M. Robert LUBIN-GENOUX, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mademoiselle R. PINON.

M. Bernard MARTIN, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mademoiselle M. BENARD.

M. Henri PIGNE, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mademoiselle H. SENECAL.

M. René VASSE, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle P. DURAND.

M. Pierre BENOIT, Monteur mécanicien au Service Montage à Aubervilliers, avec Mademoiselle Jacqueline HENRY, célébré le 10 juin 1950.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès d'un certain nombre de nos collègues ou anciens collègues

M. Gaston DUVAL, Chef d'équipe enfûteur butane, à la Raffinerie de Port Jérôme.

Entré à la Société en Mai 1940, comme manœuvre, il avait été nommé Chef d'équipe enfûteur butane en décembre 1949. M. Duval qui n'était âgé que de 30 ans, laisse une femme et deux enfants à qui nous présentons, ainsi qu'à la famille, nos sincères condoléances.

M. Leroux, Contremaître au Butane et Mlle Benoist, Conseillère du Travail, représentaient la Société aux obsèques.

M. René ORANGE, Chef d'équipe expéditions butane, à la Raffinerie de Port-Jérôme, victime d'un accident du travail. Entré à la Raffinerie en juin 1948 comme manœuvre butane, il avait été nommé en décembre 1949 Chef d'équipe expéditions butane. M. Orange qui n'était âgé que de 25 ans était marié et n'avait pas d'enfant.

Notre Direction était représentée aux obsèques par MM. A. Dubois, P. Mengeot, R. Trefouel, le Comité d'Etablissement par Mr Viandier, Mr. Leroux, Contremaître au butane ainsi que ses camarades de travail assistaient aux obsèques. Nous présentons nos bien sincères condoléances à la famille et en particulier au Père et à l'Oncle de Mr Orange qui travaillent tous deux à la raffinerie.

Mme Andrée ARMANDOT, ancienne caissière-comptable de la cantine du Siège de la Division Nord Est.

Mme Armandot qui était entrée à la Société en 1932 était à la retraite depuis 1948.

M. Henri COUPIAC, ancien ouvrier de l'Usine d'Aubervilliers.

M. Coupiac qui était entré à la Société en 1895 était à la retraite depuis 1938.

M. Maurice PHILIPPE, ... employé à la Section Comptabilité Clients du Siège de la Division Nord Ouest.

M. Philippe qui était entré à l'Economique en 1921 était à la retraite depuis 1949.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès

M. René CONNILGAN, du Secteur du Mans, de son fils.

M. André DANTANT, de la Raffinerie de Port Jérôme, de sa mère.

M. Jean HEBERT, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa mère.

M. Francis DECHAMP, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son beau père.

M. Lucien DROS, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son beau-père.

M. Stanislas DRZEWIECKI, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son père.

M. Jean DUBOIS, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son fils Dominique.

M. Paul DUBUT, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son père.

M. Michel GUILBERT, de la Raffinerie de La Mailleraye, de sa mère.

M. Charles LANGE, détaché par notre Société auprès de la Chambre Syndicale de la Distribution des Gaz de Pétrole, de son père.

M. M... LECARRIEUX, au Service Comptabilité Générale, de son père.

M. Victor VERQUERE - Né le 31 mai 1901, était entré à notre Société le 20 octobre 1933, à l'Usine de Gennevilliers en qualité de Plombier-Couvreur ; il est décédé le 1 juin 1950.

M. Louis DUFOULON, père de Mme Andrée GOMELLIS, du Secteur de Paris - M. DUFOULON, qui avait été engagé ... en qualité de préposé de Poste Conflans-Sainte Honorine, et mis à la retraite le 1er mai 1941, est décédé le 16 juin 1950.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection par des deuils cruels

M. Marcel LECARREUX, employé à la Comptabilité Générale du siège de la Division Nord Ouest, son frère M. Fernand LECARREUX, décédé le 5 juin 1950.



NOMINATIONS - PROMOTIONS

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

SIÈGE

M. Robert Blanc a été nommé relanceur de commandes au Département des Achats.

Entré à la Raffinerie de Port-Jérôme en 1942 comme aide-chimiste, il était, au moment de son transfert, traducteur du Département Entretien de la Raffinerie.

M. Joseph Costantini a été muté au Département Importations-Exportations en qualité d'employé qualifié de Service Commercial.

Il était entré à la Société en octobre 1948 comme relanceur de commandes au Département des Achats.

M. Michel Senèque a été muté au Département Importations-Exportations en qualité d'agent de maîtrise.

Il était entré à la Société en octobre 1949 comme aide-comptable au Service Statistiques du Siège.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. André Bobolet vient d'être promu agent de Planning à l'Atelier (Section Mécanique).

Entré à la Raffinerie e... comme mécanicien motoriste ... avait été nommé chef d'équipe en avril 1945.

M. Roger Bellanger vient d'être promu contremaître d'entretien.

Entré à la Raffinerie en 1933, il avait été nommé chef d'équipe en 1937.

M. Raymond Bernard vient d'être promu agent de maîtrise au Département Comptabilité.

Entré à la Raffinerie en 1933 comme employé de comptabilité au Service Salaires, il était passé pointeau-comptable-payeur en 1945, puis comptable industriel en 1948.

M. Ernest Boissonnet vient d'être promu cadre au Département Entretien chargé du Service Elingage, Levage et Transports.

Entré à la Raffinerie en 1933 comme chef d'équipe mécanicien, il était passé successivement contremaître puis contremaître général.

M. Jacques Bouju vient d'être nommé pointeau comptable-payeur.

Entré à la Raffinerie en 1947 comme pointeau 2e degré, il avait été nommé aide-comptable 2e degré quelque temps après.

M. Eugène Chaussée vient d'être nommé contremaître d'Exploitation 3e catégorie.

Entré à l'Usine de Gennevilliers en 1931 comme manœuvre, promu successivement chef d'équipe, puis contremaître au dépôt de Saint-Quentin, il avait été transféré à la Raffinerie en 1949 comme contremaître d'expéditions.

M. Jean Dutreuil vient d'être promu contremaître de Fabrication.

Entré à l'Economique (Usine de Bègles) en 1929 il avait été affecté aux chargements et déchargements de chalands. Il fut transféré à la Raffinerie de Port-Jérôme, en 1935, comme contremaître d'expéditions par eau, puis nommé en 1940, contremaître principal. Passé contrôleur au Pool des Combustibles Liquides en 1941, il avait réintégré la Raffinerie en 1945.

M. Eudes Albert vient d'être promu contremaître d'Entretien.

Entré à la Raffinerie en 1936 comme aide-opérateur, il avait occupé ce poste jusqu'en 1940. Réengagé comme tourneur-outilleur, il avait été nommé agent de Planning en 1947.

M. René Gervais vient d'être nommé pointeau-comptable-payeur.

Il était entré à la Raffinerie en 1946 comme aide-comptable 1er degré, puis aide-comptable 2e degré.

M. Roger Humez vient d'être nommé employé qualifié principal au Département Comptabilité.

Entré à la Raffinerie en 1936 comme employé de comptabilité, il avait été nommé comptable industriel en 1945.

M. Robert Lauron vient d'être promu chimiste au Département Recherches et Développements.

Engagé au laboratoire de Suresnes en 1947 comme aide de laboratoire, il avait été nommé aide-chimiste en 1948.

M. Gilbert Letrillard vient d'être promu contremaître d'Exploitation ...

Entré à l'Economique (Atelier de Persan) en 1932, il avait été transféré à la Raffinerie en 1933 comme chef de manœuvre expéditions-fer. Repris à l'atelier de Persan en 1941, il avait été à nouveau muté à la Raffinerie en qualité d'employé qualifié d'exploitation, puis de contremaître d'Exploitation 1re catégorie.

Mme Yvonne Levantis vient d'être promue agent de maîtrise au Département Comptabilité.

Elle était entrée à la Raffinerie en 1943 en qualité de sténo-dactylo correspondancière.

M. Robert Malherbes vient d'être promu « Surintendant » au Département Fabrication avec la classification de Cadre.

Entré à la Raffinerie en 19.. comme opérateur de fabrication, il était passé successivement chef opérateur, puis chef de groupe au traitement des huiles jusqu'en juin 1940. Repris en activité en mai 1946 en qualité de chef opérateur, il avait été nommé par la suite chef opérateur d'Unité Principale.

M. René Rondou vient d'être nommé contremaître d'Exploitation 3e catégorie.

Entré à l'Economique (dépôt du Havre) en 1924, il avait été transféré en 1933 à la Raffinerie comme jaugeur, puis nommé contremaître principal jusqu'en juin 1940. Il avait été repris en activité en 1946 en qualité de contremaître d'exploitation 2e catégorie.

M. Marcel Varin vient d'être promu aide-chimiste 2e échelon.

Entré à la Société en 1932 comme tuyauteur, il était passé aide-chimiste 1er échelon en 1935.



Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint trente années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

M. Damonio DAVY, de l'usine de Marseille.

M. Louis MELIET, Directeur de l'usine de Saint-Ouen.

DIRECTION INDUSTRIELLE

M. Marcel AUBERT, contremaître au Service Expéditions de la Raffinerie de la Mailleraye.

M. Raymond OLVRAT, opérateur au Service Fabrication de la Mailleraye.

NOUVELLES DE LA D.N.O.

Groupés autour de M. Jayet, Directeur de la division nord-ouest, nous retrouvons M. Debon, tous les adjoints, ainsi que les chefs de régions, chefs de secteurs et vendeurs des régions de Nantes et d'Orléans. (Photo). C'est à l'occasion d'un cours de révision les 10, 11, 12 juin 1950 que cette photographie a été prise, dans le jardin de l'immeuble occupé par la division nord-ouest, rue Corlombert.





LES BONNES IDÉES PAIENT...

Pendant les mois d'avril et de mai 1950, 106 suggestions ont été étudiées et nous avons le plaisir de publier ci-dessous celles qui ont fait l'objet de primes ou de lettres de félicitations.

Le nombre élevé des suggestions reçues prouve — et ceci est tout à leur honneur — que nos lecteurs n'hésitent pas à « admettre » que, dans leur façon de faire de tous les jours, certains détails peuvent être perfectionnés ; en présentant des suggestions, ils montrent leur désir de reconsidérer ces problèmes d'une façon créatrice et avec bon sens.

Certes, toutes les idées émises ne sont pas retenues, mais gardons-nous bien de sous-estimer celles qui n'ont pas l'honneur de figurer à notre palmarès ! Ce dont il faut se convaincre c'est que chacun, qu'il soit opérateur d'unité, ouvrier d'entretien, gestionnaire ou chauffeur-livreur... peut-être riche en idées constructives, ceci parce qu'il connaît mieux que personne tous les détails de son travail et parce qu'il vit « sur le tas ».

En considérant minutieusement ses activités de tous les jours, chacun peut découvrir les « pertes » constituées par les petites dépenses, pertes qui n'apportent aucune contrepartie utile et productive. Ceci d'ailleurs ne vise pas uniquement le gaspillage sous la forme classique des rebuts, des déchets ou sous celle d'une mauvaise utilisation évidente d'un matériel ; il faut étendre cette notion à tout ce qui se passe autour de nous. Ne croyez-vous pas, par exemple, que nous pourrions éviter des démarches bien superflues et inopérantes, économisant ainsi le temps de nos collègues et de nous-mêmes ?

Si quelqu'un considère que ces petits gaspillages n'existent pas dans son service, cela signifie sans doute que les idées développées ici sont très probablement exclues de ses préoccupations. Vous, M. Parfait, vous qui êtes persuadé que votre organisation et votre méthode ne sont plus perfectibles, ne croyez-vous justement pas que c'est chez vous qu'il y aurait le plus à faire ?

La lutte contre les petits gaspillages est une opération qui n'a jamais de fin. Tout comme les mauvaises herbes, les faits en apparence insignifiants, que nous signalons, se reproduisent sans cesse. C'est sans cesse qu'il faut prendre contre eux les mesures nécessaires, déclarons donc la guerre :

— *aux pertes de temps (mauvaises organisation du travail)* ;

— *aux pertes d'espace (mauvaise utilisation des locaux)* ;

— *aux pertes d'énergie et de matière* ;

— *aux pertes de pensée (faute de réflexion bien conduite).*

La recherche de ces petites améliorations incombe à tous, mais ne confondons pas toutefois « lutte contre le gaspillage » et « économies de bouts de chandelle ». A chacun d'agir et de se souvenir que « l'esprit... comme le parachute, ne sert à rien s'il ne s'ouvre pas ! »

Suggestions primées

N° 277 - frs. 3.500.

« *Valentin-Gérard-Mathias* », M. H. Bougis, Cherbourg. Utilisation de timbres fiscaux pour créer du papier timbré.

N° 296 - frs. 5.000.

« *Daniel-Henri-Paul* », M. A. François, La Mailleraye. Renforcement des mesures de sécurité par dispositif de verrouillage empêchant la chute éventuelle des tubes fluorescents.

N° 300 - frs. 5.000.

« *Jean-Jean-Jean* », M. H. Buffin, Lyon. Réduction des frais de transports par retour des emballages de la clientèle sur le dépôt le plus proche, au lieu du retour sur l'installation expéditrice.

N° 302 - frs. 3.500.

« *Alexandre-Maurice-Simon* », M. J. Martin, D.S.E. Marseille. Etablissement par les dépôts d'un bordereau descriptif des virements postaux adressés directement par eux aux Centres de chèques postaux.

N° 337 - frs. 3.500.

« *Babylas-Jeanne-Titin* », M. V. Distinguin, D.S.E. Marseille. Etablissement d'avoirs collectifs par secteur de vente, en remplacement des avoirs individuels, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'adresser l'original au client.

P.J. 116 - frs. 3.500.

« *Joseph-Henri-Jean* », M. Joseph Fenêtre, Port-Jérôme. Mesures destinées à renforcer le contrôle sur les entrées et sorties de jetons de cantine.

P.J. 124 - frs. 3.500.

« *Achille-Emile-Hector* », M. Gaston Lambert, Port-Jérôme. Gain de temps dans la préparation des feuilles de salaires des ouvriers n'ayant pas droit à l'indemnité de transport.

P.J. 125 - frs. 3.500.

« *André-Raoul-Victor* », M. Gaston Lambert, Port-Jérôme. Simplification dans le calcul de différentes primes des décomptes de salaires et appointements.

N° 208 - frs. 6.000.

« *François-Dominique-Jean* », M. Claude Lavinal, D.S.O. Suppression à la D.S.O. de l'état 516 B (Analyse des ventes et transferts par méthode de livraison).

N° 325 - frs. 3.500.

« *Josiane-Andrée-Gabrielle* », M. Forey, Port Saint-Louis. Installation sur camion plateau d'un dispositif, habituellement prévu, permettant l'arrimage d'un plus grand nombre de fûts vides.

N° 338 - frs. 5.000.

« *Albertine-Valentine-Léontine* », M. Pierre Porçon, Aubervilliers. Généralisation du système de dépotage sous pression, dans les usines d'huiles, des fûts de lubrifiants très visqueux.

N° 351 - frs. 5.000.

« *Edmond-Louis* », M. [illegible] Châteauroux B. et [illegible] nement en charbon, pendant la période creuse d'hiver [illegible] centres Butanes et [illegible]

N° 357 - frs. 3.500.

« *Doudou-Jacqueline-Monique* », M. Eugène Dechelle, Aubervilliers. Diminution des frais d'affranchissement par intensification de l'emploi du tarif « échantillons » au lieu du tarif « paquets clos ».

N° 364 - frs. 5.000.

« *Paul-Henri-Claude* », M. Fernand Derognat, secteur de Bourg. Marquage à la peinture, à l'intérieur du couvercle de chaque cuve de camion-citerne, de la hauteur du creux correspondant au litrage à livrer.

N° 380 - frs. 6.000

« *René-Emile-Olivier* », M. René Heuze, secteur de Villedieu-les-Poêles. Modification aux dispositions prévoyant l'envoi aux divisions des chèques n'ayant pu être déposés en Banque le jour de leur réception. Ces chèques seront désormais gardés par les installations des divisions nord-est et nord-ouest, pour être remis en Banque le premier jour d'ouverture de celle-ci.

N° 404 - frs. 3.500.

« *Victor-Jean-André* », M. Victor Distinguin, D.S.E. Création d'une formule ronéotypée ou imprimée, pour signaler aux installations à la fois les erreurs relevées dans la rédaction des factures et les différences de prix ou de tirage.

Félicitations

N° 304 - « *Denise-Rolande-Sophie* ». M. M. Reynaud, D.S.E. Marseille. Suppression de l'exemplaire bleu « Décompte de salaire rectificatif ».

N° 217 - « *François-Dominique-Jean* ». M. Claude Lavinal, D.S.O. Modification de l'imprimé 117 (Récapitulation des consommations) par adjonction d'une partie « codification comptable ».

N° 310 - « *Jean-Pierre-Jacques* ». M. Jean Chaignot, Région de Clermont-Ferrand. Précisions concernant la diffusion des Rapports de vendeurs (n° 199).

N° 321 - « *René-Basile-Marius* ». M. René Ferrière, D.S.E. Utilisation maximum des moyens de transports routiers, souvent moins onéreux, pour les envois de petite importance (Rappel des instructions).

N° 319 - « *Robert-Henri-Pierre* ». M. Paul Mouchon, secteur du Puy. Mesures de sécurité concernant le système d'accrochage des portes et la manette de fermeture des dômes des citernes sur certain camion.

N° 387 - « *Geneviève-Raymonde-Isabelle* ». M. Raymond Gras, D.S.E. Précisions à apporter aux instructions comptables pour l'enregistrement des acomptes aux entrepreneurs.

N° 398 - « *Robert-Ernest-Emile* ». M. Robert Pichard, secteur de Villedieu-les-Poêles. Retour par les installations des emballages vides par route à l'occasion de leur ravitaillement de lubrifiants en emballages.

RÉPONSES A NOS JEUX
de la page 23

I

Vigie, ombre, silhouette, sentinelle, ordonnance, basse, vedette, victime, créature, estafette.

II

1. *L'autruche, le kiwi, le nandou, le casoar, l'émeu, etc... tous oiseaux coureurs.*

2. *Le compteur indique maintenant une vitesse supérieure à la vitesse réelle. Pour parcourir la même distance, les pneus usés, dont la circonférence est plus petite, font davantage de tours.*

3. *Il faut le chauffer à 780°. C'est en effet, la température de fusion du sel ou chlorure de sodium (NaCl). Remarquez que nous avons parlé de « fondre » et non de « dissoudre ».*

4. *L'été.*

5. *Celui planté en forêt ; son feuillage plus serré s'opposera davantage au passage des rayons solaires.*

6. *Le sodium (densité 0,97) et le potassium (densité 0,86).*

7. *Le métal adhérerait à la peau par grand froid.*

8. *Oui, ce calcul fut fait par Monge qui suivait Bonaparte en Egypte.*

9. *90° latitude Nord.*

10. *Le plus haut possible, car l'air chaud monte.*

11. *Faites tourner les œufs sur la pointe comme des toupies ; les œufs durs tournent bien, alors que les œufs crus s'y refusent obstinément.*

A l'occasion des 25 ans du Club Esso-Sport

l'EXPOSITION ANNUELLE DES BEAUX-ARTS



La section Beaux-Arts du Club Esso-Sports organise à nouveau cette année son exposition qui se déroulera au mois de novembre pendant quinze jours. Nous préciserons la date exacte dans notre prochain numéro. Tous les membres des clubs de Paris et de province y sont cordialement invités. Cette exposition comprendra : peinture, dessin, arts décoratifs, architecture, sculptures, photographie. Chaque exposant pourra envoyer pour la section peinture deux toiles de 6 ou quatre toiles de plus petites dimensions ; au-dessus de 6, il ne sera admis qu'une seule œuvre. Les cadres ne devront pas dépasser 8 cm. de large. Une partie de l'exposition sera réservée au club ; les œuvres concernant les sports feront l'objet de récompenses particulières pour les meilleurs envois. Rappelons enfin que les œuvres devront être personnelles et ne s'inspirer en aucune façon de sujets déjà traités par d'autres artistes. Tous les renseignements concernant l'exposition seront fournis par M. Marchal, Secrétaire du Club Esso-Sport, au bureau 561 du 82, Champs-Elysées.

PÉTROLE ET LITTÉRATURE

TERRE D'AMÉRIQUE

Une des manifestations les plus curieuses de l'activité américaine est le pétrole. Aucune matière ne groupe autour d'elle des gens et une industrie plus pittoresque. Et puis le jaillissement de cette richesse brune et ambrée, due en premier lieu au hasard, et cette industrie dans laquelle peu à peu a pénétré la science, n'ont-ils pas contribué à développer chez l'Américain le goût du risque, en même temps que l'optimisme qui allège le travail et fait oublier l'insuccès ?

Le voyageur qui arrive, vers la nuit, dans un district pétrolier du Texas, aperçoit de gigantesques torches qui brûlent presque à ras du sol. De ces longues flammes orangées qui se balancent sur la campagne plate, au gré du vent, on dirait des incendies de granges ou des éclairages d'émeutiers. Ce n'est pourtant que le gaz naturel en excédent dont les pétroliers débarrassent ainsi la surface à mesure que l'huile monte par les ponctions qu'ils ont opérées dans les entrailles du globe.

Ce gaz, étant inodore, risquerait de se répandre librement dans l'air, d'asphyxier les ouvriers ou de faire sauter les populations, comme il arriva, en 1936, à New London (Texas). Les milliards de calories ainsi perdues sont impossibles à compter. Cela n'a aucune importance dans un pays de facilité, de culture extensive, de gaspillage même des forces naturelles.

Le Texas est beaucoup plus grand que la France et ne compte guère plus de cinq millions d'habitants. Sur ces cinq millions d'habitants, on dénombre neuf cent mille chômeurs et cent soixante-quinze mille fonctionnaires. Pourtant, les affaires de l'Etat marchent quand même convenablement. Le pétrole est là pour rétablir l'équilibre, aidé par le coton, par le riz et le blé qu'on peut récolter deux fois l'an.

Il y a bien aussi, dans le Sud, de merveilleux vergers d'orangers, de mandariniers et de pamplemoussiers ; d'immenses ranches où paissent, librement ou surveillés par des cow-boys authentiques, des bœufs par dizaines et par centaines de mille ; des champs de maïs et l'étonnant marché aux cochons de Fort-Worth. Il y a bien le climat de San-Antonio et de Corpus-Christi, qui attire beaucoup de touristes. Au-dessus de tout, il y a les puits de pétrole.

Qu'étaient Houston, Dallas, il y a vingt-cinq ans, avant que l'on eût perforé la terre ? Ces villes de trois cent cinquante mille et de quatre cent cinquante mille âmes n'étaient, au début de notre siècle, que des bourgades bâties en bois qui ne songeaient pas encore avec orgueil aux gratte-ciel énormes dont les sommets devaient les signaler au voyageur de ces plaines sans fin.

Extrait de " Terre d'Amérique "

d'ANDRÉ DEMAISON

Dans le Texas et dans l'Oklahoma, j'ai eu l'impression que le continent américain, longtemps oublié entre les deux grands océans du globe, était aujourd'hui livré à de curieux chirurgiens qui opèrent des sondages dans son épiderme, et même dans sa chair, pour en retirer les produits de macérations et le pus accumulés par d'énormes pleurésies au cours des millénaires, après les grands accidents de sa croissance.

Aux ingénieurs chargés d'appliquer cette médecine (je les ai visités dans leurs bureaux), aux hommes de finance, plus aventureux et moins assidus, qui tirent le profit direct de ces sondages ou qui s'y ruinent, j'ai d'abord préféré les praticiens, ces contremaîtres, ces chefs de chantier et ces ouvriers qui perforent la croûte terrestre jour après jour, mois après mois, année par année.

C'est dans la vaste plaine du Texas méridional que je les ai vus opérer. Un cercle de derricks (ces tours Eiffel en miniature dont le cinéma vulgarise la silhouette) entourait une légère proéminence du sol, à peine une boursouflure, de deux kilomètres de diamètre : gisement reconnu par hasard. Un chômeur qui se reposait, allongé sur l'herbe, avait, en se réveillant, remarqué une légère différence de niveau dans l'horizon tout plat. Aussitôt, il avait marché dans cette direction et planté un piquet. La compagnie à laquelle appartenaient les droits de prospection sur ce district ne rit pas de l'affirmation du dormeur sagace. Elle fit forer un puits, mais dans le pourtour de ce faible renflement de la plaine : car l'expérience avait depuis longtemps appris que le dôme lui-même ne contient que du sel.

Je m'arrêtai à ce puits. Pas de fils de fer barbelés. Pas davantage de barrières, encore moins d'écriteaux pour vous interdire l'accès du chantier. Aux Etats-Unis, ce n'est pas la mode. Les vergers d'orangers et de citronniers, en Floride, ne sont pas davantage garantis : il existe seulement une loi qui frappe de cent dollars d'amende tout larcin, fût-ce d'une seule orange.

Ici, rien n'est à dérober. Quatre hommes travaillaient dans leur petite Tour Eiffel. Sans surveillance. Tout juste un ingénieur venait-il de passer pour prendre la « carotte » que l'équipe avait remonté du fond un échantillon du sous-sol, qui se trouvait déjà à une profondeur de mille deux cent soixante mètres.

Les mille deux cent soixante mètres de tubes avaient été retirés du fond et groupés à l'intérieur du derrick. « Pas de chance ! me dis-je. Pour la première fois que je puis voir tourner la mèche qui troue le sol et agir cette longue aiguille

à ponctionner la terre, j'arrive trop tard... » En effet, le faisceau des lourds tubes d'acier qui portent à l'extrémité de leur assemblage le trépan, m'impressionnait beaucoup. Habitué aux travaux de chez nous, étonné de la précarité de certains détails dans cette installation en plein vent, frappé par la nonchalance des chauffeurs qui, à deux cents mètres de là, fabriquaient de la vapeur au moyen du gaz naturel et de chaudières rouillées, je pensai que le « drilling », la perforation, n'allait pas reprendre avant le lendemain.

Il était près de trois heures. Le soleil était clair, le vent assez frais. Rien dans la campagne ne les contrariait, ni arbres, ni bâtisses. Le contremaître de l'équipe, devinant ma curiosité et mon embarras, répondit à mon salut en m'invitant à m'asseoir. Je me nommai en lui serrant la main.

— Myreck is my name ! Je m'appelle Myreck... me dit-il.

Originaire de Bohême, il était aux leviers de commande des treuils, des tambours et du plateau porte-mèche. Son équipe était composée de trois hommes.



Un en l'air, présentait les tubes aux mâchoires du palan. Sa position instable sur une simple planche lui valait un dollar de plus par jour de travail. La fonction des deux ouvriers d'en bas était de présenter les tubes, de les raccorder, de les visser, de faire descendre la colonne et de l'immobiliser après chaque raccord.

Au premier tube, ils fixèrent un trépan d'acier qui devait peser plus qu'un quintal : à grands coups de cet instrument fort en vogue aux Etats-Unis et qui est le marteau ou la masse. Ensuite, sans qu'un mot fut prononcé, le second tube fut enlevé par le palan supérieur, présenté, vissé, bloqué.

Chaque tube faisait trois sections de neuf mètres, soit vingt-sept mètres. Je fis rapidement le calcul. Il fallait donc, pour reprendre le drilling, enfoncer dans le trou, d'environ trente-cinq centimètres de diamètre, plus de quarante-sept portions de tubes. « Je regarderai faire trois opérations et m'en irai » me dis-je.

Au premier raccord, je fus assez surpris de la rapidité d'exécution. Au deuxième, au troisième, mon étonnement se stabilisa un peu. Ces gens — je parle des deux qui œuvraient — des deux longs et minces gaillards, en chapeau de feutre, qui maniaient ces pièces de plusieurs centaines de kilos — ces gens allaient tout bonnement, sans à-coups, sans cris, sans appels. Nul ne levait les yeux ou la main vers l'homme d'en haut et, chaque fois, le tube suivant était présenté aux mâchoires oscillantes. Chaque fois aussi, Myreck, le contremaître, sans qu'un point de sa face se plissât, par le pied ou par les mains ordonnait aux treuils le mouvement utile, indispensable exactement mesuré.

Pour bien comprendre qu'aucun des mouvements de ces hommes ne souffrait la moindre négligence, il faut imaginer la catastrophe ou, tout au moins, l'énorme gâchis que causerait la perte d'un des éléments au fond de ce trou dont les parois sont faites du terrain que le trépan a traversé, humus, caillou, roche, glaise, sable. Et malgré toutes ces précautions, chaque opération nouvelle prenait à peu près le même temps que la précédente : de cinquante-trois à cinquante-six secondes. Et, à chaque opération, le tube qui descendait dans le ventre de la terre s'alourdissait de trois cents à quatre cents kilos d'un acier épais, assez résistant pour supporter tout à l'heure la torsion du forage, pour entraîner le trépan à mordre toute sorte de matière minérale.

Pour rompre la monotonie de ce merveilleux travail, Myreck attira mon attention sur le liquide qui, par une pipe latérale, se dégorgeait dans un bassin de terre. C'était une boue sombre, lourde, très lourde. En effet, pour maintenir en place les parois plus ou moins solides de ce long trou de mille deux cent soixante mètres, on y injecte, par la voie du tube qui porte le trépan, lui-même perforé, cette boue arti-



ficielle faite des liquides et des sels les plus lourds qu'on puisse trouver, dont la densité est supérieure aux corps traversés, et qui les empêche de s'ébouler, d'obstruer le puits.

Ce que Myreck ne me disait pas, pour la bonne raison qu'il ne le voyait plus, c'est que les boulons du derrick avaient besoin d'être resserrés, que des pièces étaient attachées avec des fils de fer, rallongés eux, mêmes par des cordes, des ficelles. Il semblait que tout le derrick, maintenant que le tube qui s'enfonçait pesait plusieurs tonnes, restait debout par miracle. Les chaînes du renvoi étaient sur le point de sauter, les engrenages de lâcher : cependant tout continuait à la cadence de vingt-sept mètres par cinquante-six secondes. L'ensemble était bien centré. Et si quelque dérangement se produisait, du fait des trépidations inhumaines, les longs membres souples des trois grands gaillards, celui d'en haut et ceux d'en bas, compensaient le déréglage momentané.

Tous les tubes, une fois en place, sans prendre le temps de se congratuler, ni de griller une cigarette, les deux hommes installèrent le tube-coulisse ; on bloqua les mâchoires inférieures du plateau tournant, on fixa le tube d'injection et, sans un signal, le drilling reprit, la sonde pénétra de nouveau dans le ventre solide de la terre.

Entre le moment où ils avaient frappé le trépan sur l'extrémité du premier tube et le moment où la perforation recommença, il s'était écoulé à peine plus de cinquante-deux minutes. Tout cela pour descendre une colonne d'acier quatre fois haute comme la Tour Eiffel, plus les tours de Notre-Dame. Pas de surveillants, pas d'ingénieurs. Les seuls témoins ordinaires d'un tel travail sont le bled, le soleil, le vent, quelques herbes sèches, une baraque en planches et tôles, de lointains et impassibles derricks. Ces quatre hommes ne m'ont pas donné l'impression d'être esclaves. Le plus long, celui qui avait fourni le plus gros effort, s'écarta seulement pour manger un sandwich de mie. Cependant que Myreck, leur contremaître à qui ils faisaient confiance, reprenait à lui seul le drilling, les yeux alternativement fixés sur le plateau, sur la tige coulissante et sur le manomètre, large comme un tambour, où s'inscrivaient les pressions du fond de la terre.

Mille deux cent soixante mètres de tubes et d'appareils mis en place en moins d'une heure par une équipe de quatre hommes... J'ai compris. Je ne sais pas si tous mes lecteurs voudront bien me comprendre. Moi, j'ai compris que nous serions longtemps encore battus par une telle main-d'œuvre. Je me refuse, par amour-propre, à calculer le temps qu'aurait mis chez nous une équipe de quatre hommes. Ce qui est certain, c'est que, dans la nouvelle lutte entre les peuples, l'héroïsme des champs de bataille ne suffit plus, et que le courage civique du travail quotidien est un des plus hauts facteurs de la grandeur individuelle, nationale et humaine.

Quel chiffre surveillez-vous ? demandai-je au maître foreur Myreck.

Vingt-quatre tonnes, c'est normal. A quarante, tout saute. C'est le blow out... La terre vomit la boue, les tubes et tout le reste. Le derrick est emporté. Tout est enlevé, le plateau, les treuils, nous aussi lorsque nous ne faisons pas attention... Les hommes doivent fuir à mon cri. Moi, je reste le dernier. Et je

fais ce que je peux. Ça arrive rarement, mais ça arrive... C'est un fait...

J'ai su que cet homme gagnait quatorze dollars par jour, que ses manœuvres étaient payées de cinq à sept dollars. Au change de nos francs actuels, cela fait des sommes assez confortables. Ce n'est pas trop. Le prix de revient moyen d'un puits de pétrole en activité normale est de soixante mille dollars, soit plus de deux millions de francs actuels. Une faute de manœuvre, une nonchalance, une inattention peuvent, à un moment donné, compromettre la réussite d'un forage au moment même où les gaz et l'huile vont être atteints. C'est dire la confiance qui est accordée à ces praticiens en salopette, en gants de cuir et en chapeau de feutre déformé.

. . . .

Regardez, me dit-il, en me montrant des traces sombres et moirées dans la boue qui remontait de son puits. Je ne crois pas que ce soit un wild cat, — un chat sauvage.

Ainsi appelle-t-on là-bas ce que nous nommons ici un « loup ». Car les bêtes, en cas d'échec, ont décidément partout bon dos et mauvais poil.

C'est le long de cette ligne nord-sud, dont je parlais plus haut et qui mesure environ huit cents kilomètres de longueur, que j'ai trouvé les plus grands champs pétrolifères du monde. On connaît bien ceux du Texas méridional, ceux de l'Oklahoma. Je ne soupçonnais pas la découverte assez récente du Texas septentrional : Longview et Gladewater.

Rien n'est ahurissant comme l'aspect de ce pays à demi boisé, soumis à de légères ondulations et peuplé de nègres, qui est jalonné à perte de vue par des derricks en acier et en bois dont le sommet est toujours couronné par une petite plate-forme à balcon, tels des observatoires contre les incendies de forêts.

Le pétrole s'y est révélé si abondant que tous les cinquante mètres se dresse un pylône. A peine la grand'route a-t-elle été épargnée : il fallait bien charroyer le matériel. Encore, les fossés, les accotements ont-ils été utilisés. Tout a servi au pétrole. On y prend des points d'appui pour les pieds des derricks, on y fait passer les pipe-lines qui tendent en tous sens leurs réseaux sur le pays entier.

A travers les arbres, ce sont encore des derricks qui dressent la tête. Nulle parcelle importante de terrain n'a échappé aux investigations. A Longview, les puits sortent des cours des maisons, encombrent les jardins des villes. A Gladewater, c'est avec peine que les voies ferrées se glissent comme elles peuvent entre les tours métalliques. J'ai compté des puits devant les temples, contre la maison du juge de paix, derrière la Nell's Beauty Shop qui donne à cette ville d'aventure, l'apparence des commodités féminines. Enfin — la chose ne m'eût point paru croyable — deux puits, en pleine activité, se dressent dans le cimetière.

La cour de l'école même, où jouent les enfants, est coupée en deux par une énorme pompe qui remonte l'huile d'un puits paresseux. Car, si beaucoup de puits expectorent leur liquide sous l'effet de la pression des gaz et du poids de la croûte terrestre qui recouvre et comprime les sables pétrolifères, la plupart des sondages qui ont quelques années d'âge doivent être aidés par l'ingénieur. Les moteurs de ces pompes sont alimentés par les gaz naturels dont l'excédent est partout énorme et que l'on utilise après en avoir extrait l'essence légère pour autos, qui s'est distillée toute seule dans les profondeurs et qu'ils contiennent en mélange.

— A la pression initiale des gaz et de l'huile, me disait un des maîtres du pétrole que je rencontrai plus loin, à Tulsa, vous pouvez à peu près estimer la profondeur de la couche pétrolifère. Certains puits, qui ont dix mille pieds (trois mille mètres), renvoient leur huile sous une pression formidable et même dangereuse.

Ces champs de pétrole sont aussi des champs de silence. Les puits, une fois forés, si l'on s'éloigne des villes ou des agglomérations qui se forment au centre comme des champignons après une pluie d'automne, on s'aperçoit que ces vastes espaces piquetés par la ferraille des derricks, sont vides d'hommes, de pariottes, de gestes, d'appels. De rares autos ou camionnettes vont périodiquement à travers les pompes pour renouveler l'huile de graissage des moteurs. Les réservoirs, petits ou grands, sont remplis et vidés par des commandes à distance, et nulle surveillance n'est exercée pour prévenir les détournements d'huile, les attentats, les fuites de gaz et les incendies ordonnés. Qui donc s'aviserait de toucher à une canalisation qui ne lui appartient pas ? Les choses étant établies, la confiance semble régner parmi ces richesses naturelles.



PRODUCTIVITÉ !

La devise du Département Exploitation et Productivité trouve de nombreuses applications dans l'organisation des livraisons.

Le travail à deux équipes, inauguré en 1949 pour les camions de grosse capacité, permet de mettre à profit les heures de trafic restreint ; d'où un travail moins pénible pour les chauffeurs et une meilleure utilisation du matériel.

Voici un camion Esso photographié à des heures différentes dans une rue de Marseille. A en juger, par l'encombrement de la circulation, la sécurité y trouvera également son compte.





TENNIS DE TABLE

LE SERVICE COMPTABILITÉ STOCK ET VENTE CONSERVE LA COUPE INTER-SERVICES

MARCEL DELOBELLE

Dans la grande salle du restaurant, au rez-de-chaussée du 88, avenue des Champs-Elysées, avait lieu, le 8 juin, la finale de la « Coupe Marcel Delobelle », notre excellent et regretté camarade pongiste, devant une bonne assistance parmi laquelle on remarquait : Mme Vve M. Delobelle, MM. J. Ballet, L. Bailliat, R.-B. Young, P. Caron, A. Barbateau, etc.



Les grands vainqueurs posent pour la postérité ! Ce n'est pas le moment de plaisanter !

Rarement il nous fut donné d'assister à des rencontres disputées avec autant d'âpreté, à telle enseigne que le dernier match devait se terminer à 20 h. 15 par une victoire de justesse du Service Comptabilité Stock et Vente devant les Achats (3 victoires à 2).

Félicitations aux vainqueurs comme aux vaincus, les premiers ayant fait montre d'une plus grande résistance physique.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Rodriguez (A) bat Pitorre (S. et V.), 18/21, 21/19, 21/16 ; Binet (S. et V.) bat Therby (A), 19/21, 23/21, 21/17 ; Rodriguez-Therby (A) battent Binet-Pitorre (S. et V.) 22/20, 19/21, 24/22 ; Binet (S. V.) bat Rodriguez (A), 21/17, 21/14 ; Pitorre (S. et V.) bat Therby (A), 20/22, 21/15, 21/16.



SPORTS

BASKET-BALL

Esso-Sports bat le G. S. du Crédit Lyonnais et enlève la Coupe Esso

Le 29 avril, l'Equipe 1re de basket-ball rencontrait sa glorieuse rivale du groupe sportif du Crédit Lyonnais, détentrice de la Coupe Esso-Sports 1949, en finale de ladite Coupe, au Stade Municipal du 16e à la Porte-Saint-Cloud.

Nos joueurs, bien décidés à « faire » un beau match, se lançaient délibérément à l'assaut de leurs redoutables adversaires, le jeu d'excellente classe s'équilibrait et la mi-temps était atteinte avec le score de 18 points à 11 en faveur des nôtres.

A la reprise, changement de physionomie ; les joueurs du Crédit Lyonnais attaquent délibérément et parviennent, après de fort belles phases de jeu, à combler leur retard ; la situation devient sérieuse mais nos joueurs, décidément en très bonne forme, reprennent l'avantage qu'ils conserveront jusqu'à la fin de la partie qui se terminera en leur faveur par le score de 31 points à 27.

Vives félicitations à nos équipiers dont voici la marque : R. Mercier 11 points, R. Mary 7 points, L. Moret 7 points, J. Parmentier 5 points, R. Brinster 1 point.

Après la compétition, M. J. Ballet, Président d'Esso-Sports, remettait sur le champ la Coupe à Brinster, capitaine de notre équipe; une petite réception amicale réunissait au Club-house du stade les différentes équipes ayant participé à la Coupe, et dont voici le classement :

1re Esso-Sports, 2e G.S. Crédit Lyonnais, 3e C.S. Préservatrice, 4e Télémécanique S.C., 5e Esso-Sports (réserve), 6e U.S. Wagons-lits, 7e C.S. Balzac, 8e Comptonia Club.



La remise de la Coupe « Esso-Sports » de basket-ball, par M. Ballet à R. Brinster, capitaine de l'équipe. De gauche à droite, R. Mercier, J. Ballet, J. Parmentier, R. Mary, R. Brinster et L. Moret.

ATHLÉTISME

LA DIRECTION APPROVISIONNEMENT ET TRANSPORTS ENLÈVE LA COUPE **LÉON MARTIN**

Plus d'une vingtaine de concurrents représentant les Directions : Comptabilité et Finances, Approvisionnements et Transports, Commerciale et Construction et Entretien, se disputèrent, le 10 juin, la Coupe Léon Martin (inter-Direction), au pied de la tour Eiffel, dans le cadre bien parisien du stade Suffren.



Un magnifique saut en ciseau de Basset.

La lutte intéressante fut vite circonscrite entre les athlètes des Directions Comptabilité et Finances et Approvisionnements et Transports qui disputèrent avec ardeur les cinq épreuves inscrites au programme et dont les lauréats firent des performances supérieures à celles de l'an dernier. Terminalement, les athlètes de la Direction Approvisionnements et Transports s'adjugèrent la Coupe Léon Martin devant ceux de la Direction Comptabilité et Finances par une marge de points confortable.

Félicitations aux vainqueurs : Labart, Ferrer, Jouvin, Marmoy, Bendy, Montenot, Barbedette Duchesne et Barat.

Individuellement, si Pruvost reste toujours notre meilleur athlète, enlevant les 100, 1.000 m. et le saut en longueur, Basset devait enlever le Pentathlon devant Ferrer, Labart, etc., ainsi que le lancer du poids. Labart, en enlevant le saut en hauteur, est le lauréat de la 5e épreuve. Une mention particulière au jeune Bendy qui, pour un débutant, fit un excellent 1.000 m. en terminant 2e.

M. J. Ballet, Président d'Esso-Sports, assistait à la réunion.



Un passage du 1.000 mètres de la Coupe Léon Martin au stade de l'avenue de Suffren. En tête, le gagnant de l'épreuve, Pruvost et, dans l'ordre, Basset et Bendy.

SOUS LE SIGNE d'ESSO-SPORT

Le 19 juin dernier, s'est déroulée dans la salle de Training du Siège la cérémonie de remise des coupes gagnées au cours de l'année par les différentes équipes d'Esso-Sports. M. Ballet, Président du Club, donna lecture d'une lettre de M. Scheer qui s'excusait ainsi de ne pas assister à cette réunion et félicitait chaleureusement tous les joueurs de leurs victoires. M. Young, par une autre lettre, déplorait également de ne pas être présent et exprimait la satisfaction qu'il avait éprouvé à suivre les matchs disputés par le Club. M. Ballet, après avoir rappelé dans ses grandes lignes le but d'Esso-Sports qui est d'acquérir un esprit sportif tout en resserrant des liens de camaraderie, passa la parole à M. A. Molle et lui remit la Coupe de Basket, gagnée par un Département de sa Direction. M. A. Molle, à son tour, félicita l'équipe en faisant le vœu de garder longtemps la coupe dans son bureau. Des mains de MM. Ballet, Slater, A. Molle et Bailliat, les joueurs reçurent ensuite les récompenses pour leurs performances, tant pour l'Athlétisme avec la Coupe Léon-Martin, que pour le Tennis de Table avec la Coupe Delobelle. Mme Delobelle assistait à cette réunion. A l'issue de la cérémonie, de nombreuses bouteilles de champagne furent débouchées et... vidées, et les discussions sportives allaient bon train entre une coupe... de champagne, une cigarette et un gâteau, dans l'ambiance amicale du Club Esso-Sports.

Dans l'ambiance amicale du Club Esso-Sports... Nous reconnaissons, avec les joueurs, MM. J. Ballet, Robert André, A. Molle.



RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITIONS SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
3e TRIMESTRE 1950
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS